FÉVRIER 2008



du débat public
Projet de terminal
méthanier au Verdon

Compte-rendu du débat public sur le projet de terminal méthanier au Verdon-sur-Mer

1er septembre au 14 décembre 2007

Par le président de la Commission particulière du débat public





SOMMAIRE



SOMMAIRE (suite)



SOMMAIRE DES ILLUSTRATIONS

Ce présent document constitue le compte-rendu du débat public sur le projet de terminal méthanier au Verdon-sur-Mer qui s'est tenu du 1er septembre au 14 décembre 2007.

La Commission particulière du débat public a travaillé pendant neuf mois en respectant les principes de déontologie fixés par la loi du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité : l'indépendance, l'objectivité, la neutralité.

Le compte-rendu représente le reflet fidèle des déclarations, des contributions et des débats. La Commission particulière du débat public a cherché en permanence à informer le public et à organiser les échanges entre le public et le maître d'ouvrage.

Elle a fait un double constat :

- ***l'information a été développée vers tous les acteurs :*** *élus nationaux, représentants des collectivités territoriales, services de l'Etat, organismes socioprofessionnels, associations…*
- ***le débat public a été parfois difficile.*** *La Commission regrette que les échanges constructifs aient été assez rares même si elle a veillé scrupuleusement à ce que chacun puisse exprimer son opinion et à ce que toutes les questions posées aient des réponses.*

Ce compte-rendu est le fruit d'un travail collégial qui a été facilité par la qualité des collaboratrices permanentes de la Commission particulière du débat public : Jennifer Liégeois, Secrétaire Générale, Christine Lambert, Assistante, Magali Horri, Secrétaire. Je tiens à exprimer ma reconnaissance à mes quatre collègues, membres de la CPDP : Corinne Biès, Claudia Courtois, Gustave Defrance et Patrick Loulière, qui ont apporté à ce débat leurs précieuses compétences et leur grande expérience.

Le Président,
Louis-Julien Sourd



PARTIE I

LE DÉROULEMENT ET L'ORGANISATION DU DÉBAT PUBLIC



I - LES DÉCISIONS DE LA CNDP



Annexe 1 ▶
Les décisions
de la CNDP

Saisie par le maître d'ouvrage, 4Gas, par une lettre datée du 8 mars 2007, la Commission nationale du débat public (CNDP) se prononce le **4 avril 2007,** sur la base du dossier joint dit dossier de saisine, pour l'organisation d'un débat public sur le projet de terminal méthanier au Verdon-sur-Mer en se fondant notamment sur :

- *«d'une part, la croissance de la part du gaz dans la consommation énergétique de la France au cours des dernières années, d'autre part, les orientations définies par la loi de programme du 13 juillet 2005 fixant les orientations de la politique énergétique française*
- *l'importance des enjeux économiques et sociaux du projet à l'échelle nationale (diversification des sources d'énergie et des opérateurs) comme à l'échelle locale (pour l'activité du port du Verdon)*
- *la diversité et l'importance des impacts possibles sur l'environnement, …»*

Elle décide de confier l'animation du débat public à une Commission particulière du débat public et nomme le **2 mai 2007** Louis-Julien Sourd, Président.

Sur la proposition de ce dernier, la CNDP nomme **en juin** les membres de la Commission particulière du débat public : Corinne Bies, Claudia Courtois, Patrick Loulière et Gustave Defrance. Monsieur Defrance a été désigné membre commun des trois commissions particulières afin d'assurer la coordination avec les deux autres débats publics portant sur des projets similaires, à Antifer et à Dunkerque.

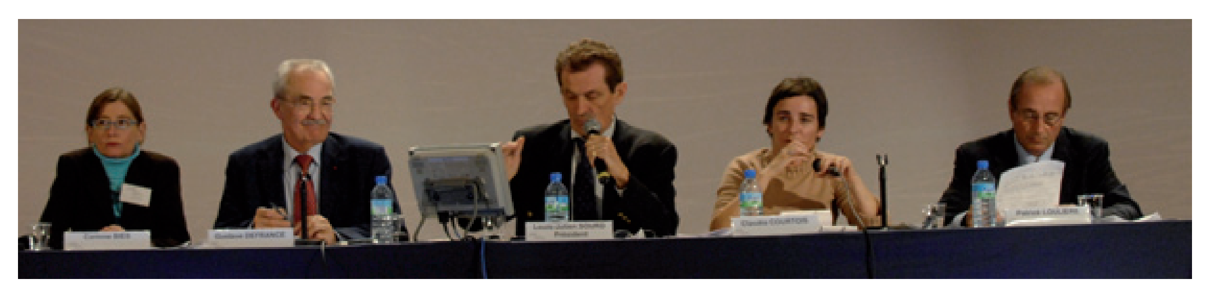
Le **25 juillet 2007,** la CNDP considère le dossier du maître d'ouvrage comme suffisamment complet pour engager le débat public et approuve le calendrier des réunions publiques qui se tiendront entre le 1er septembre et le 14 décembre 2007.

Le **17 et le 18 septembre 2007** se tiennent les deux réunions de lancement, respectivement à Soulac et à Bordeaux.



II - LA COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC

1 - Les cinq membres de la CPDP



De gauche à droite : C. Biès, G. Defrance, LJ. Sourd, C. Courtois, P. Loulière

Le Président

Louis-Julien SOURD, ingénieur général honoraire du génie rural, des eaux et des forêts. Commissaire enquêteur. Ingénieur agronome, diplômé de l'Institut d'administration des entreprises de Bordeaux, Louis-Julien Sourd a assuré les fonctions de délégué régional Aquitaine du CNASEA entre 1978 et 1987. Après avoir occupé, entre 1988 et 1997, le poste de Directeur de l'Agriculture puis de la Mer au Conseil général de la Gironde, il prend en 1997 les fonctions d'Ingénieur général au ministère de l'Agriculture. Louis-Julien Sourd est à la retraite depuis le 7 juillet 2006.

Les membres

Corinne BIES
Diplômée d'un Master de l'Environnement et Ingénierie du développement durable, Corinne Biès exerce le métier de consultante indépendante. Elle assure régulièrement la fonction de Commissaire enquêteur.

Claudia COURTOIS
Titulaire d'une maîtrise de journalisme à l'ISIC-Bordeaux 3, Claudia Courtois exerce à titre de journaliste indépendante pour différents supports nationaux et régionaux et est intervenante à Sciences Po Bordeaux. Elle a tenu entre 2002 et 2003 la présidence du Club de la presse de Bordeaux.

Gustave DEFRANCE
Formé à l'Ecole des mines de Douai dont il fut ensuite secrétaire général en début de carrière, Gustave Defrance a occupé plusieurs postes de direction dans les services régionaux concernés par l'industrie et l'environnement, et notamment la DRIRE de Nord-Pas de Calais entre 1989 et 1994 tout en prenant les rênes de l'Ecole nationale supérieure des techniques industrielles et des mines (ESTIM) de Douai. Après avoir été Directeur de la Prévention des Pollutions et des Risques (DPPR) délégué aux risques majeurs au ministère de l'Environnement (1994-1996), il fut membre du Conseil général des mines jusqu'en 2000.

Patrick LOULIERE
Diplômé ESTP en 1971, Patrick Loulière a assuré des fonctions de cadre dirigeant de grands groupes de travaux publics. Ingénieur "travaux études" à SAE groupe Eiffage de 1973 à 1995, il prend la direction des Agences Sud-ouest de la filiale SOGEA (Groupe Vinci) entre 1995 et 1998. Après avoir été Directeur de QUILLERY (groupe Eiffage) (1998 - 2002), il devient Directeur régional d'Eiffage TP (Groupe Eiffage, Construction du viaduc de Millau) en 2002. Patrick Loulière est à la retraite depuis le 31 janvier 2007.

2 - L'équipe administrative

La Commission particulière du débat public a pu disposer dès le mois de juin de locaux à Bordeaux au 17, cours du Chapeau Rouge.
L'accueil du public y a été assuré physiquement et téléphoniquement tous les jours ouvrables de 9h à 18h.

L'équipe était constituée de :

- **Jennifer LIEGEOIS,** Secrétaire générale.
- **Christine LAMBERT,** Assistante.
- **Magali HORRI,** Assistante en charge du système de questions/réponses

Afin de mener sa mission, la Commission a retenu différents prestataires qu'elle tient à remercier pour leur professionnalisme :

- l'agence de communication **TERRITOIRES & CO** pour le conseil et l'assistance à la Commission, dont **CANAL COM,**
- **KORUS** pour l'impression des documents de la CPDP,
- **TÉLÉSCRIBE** pour la sténotypie des réunions publiques,
- **ALTER ET COM** pour la logistique des réunions publiques,
- **ALBAN GILBERT** pour la prise de photographies dans les réunions publiques et l'expertise,
- **ALÉAUR** pour la mise en place et la gestion du site Internet,
- **L'équipe d'interprètes Néerlandais/Français :** Marie Caroline VAN SEGGELEN, Marianne JANSSEN, Emma Charlotte HARTKAMP, Martin SLABBEKOORN.





III - LE DÉROULEMENT DU DÉBAT

Le débat public s'est déroulé du **1er septembre au 14 décembre 2007** après une phase de préparation de quatre mois.

Lors de la séance du 4 avril 2007, la Commission nationale du débat public (CNDP), qui avait été saisie de plusieurs projets similaires (Le Verdon, Antifer, Dunkerque) a exprimé son souci d'en assurer un traitement équitable, donc égal, et en particulier de veiller à l'harmonisation des calendriers. Grâce au travail soutenu effectué aussi bien par les maîtres d'ouvrage que par les Commissions particulières, cet objectif a pu être atteint et la Commission nationale a examiné les trois projets de dossiers des maîtres d'ouvrage au cours de la même séance (25 juillet 2007) ; elle a arrêté les calendriers des trois débats à des dates très voisines et s'est enfin assurée que, grâce au travail effectué en bonne coordination par les trois commissions, les données communes (enjeux nationaux et internationaux) étaient traitées de façon homogène dans chacun des débats.

Le débat public sur le projet de terminal méthanier a été à l'origine d'une forte mobilisation qui n'a cessé de se développer jusqu'à la réunion de clôture. Cette mobilisation a permis de dégager des points forts :

- **L'utilité du débat et la nécessité de l'action pédagogique sur ce qu'est le débat public.** En effet, beaucoup d'interrogations ont été formulées sur l'intérêt du débat et sur ces finalités puisque, à l'issue du débat, après l'officialisation du compte-rendu de la Commission particulière et du bilan du Président de la Commission nationale, la décision revient au maître d'ouvrage (poursuivre le projet, le modifier ou l'abandonner) qui doit, comme la loi lui en fait obligation, la motiver. Il faut en effet souligner que ce débat public est le premier en France à concerner un investisseur privé.

  «Pourquoi un débat public alors que tout est signé ?»[1]

  «La décision semble avoir déjà été entérinée»[2].

  «A quoi sert le débat public si la décision finale appartient au maître d'ouvrage ?»[3]

  Malgré cela, l'enchaînement des procédures (si le maître d'ouvrage poursuivait son projet) a été très bien analysé et plusieurs questions ont porté sur les composantes futures de l'enquête publique :

  «En supposant que 4Gas décide de poursuivre son projet de terminal méthanier à l'issue de ce débat public, la procédure prévoit le déroulement d'une enquête publique. Quelles seront les communes concernées par cette enquête publique ?»[4]

  «L'enquête publique se déroulera-t-elle uniquement sur le département de la Gironde (la région Aquitaine) ou/et le département de la Charente-Maritime (la région Poitou-Charentes) ?»[5]

- **La méconnaissance du projet porté au débat (ce qu'est un terminal et ses activités) et le manque de cohérence temporelle avec le projet du gazoduc.**
  Il a été à plusieurs reprises reproché à la Commission d'avoir *«scindé le projet»*[6] parce qu'elle n'avait pas organisé un débat public sur le projet de terminal méthanier avec le raccordement du gazoduc, c'est-à-dire un projet *«dans sa globalité»*[7].

---

[1] Jean Fraysse, question reçue le 10/09/07.
[2] Thomas Utika, question reçue le 13/09/07.
[3] Pierre Pinet, question reçue le 11/09/07.
[4] Henri Jabet, question reçue le 26/09/07.
[5] Alain Decouard, question reçue à la réunion publique du 09/10/07 à Bordeaux.
[6] Simon Charbonneau, réunion de lancement du débat à Soulac du 17/09/07.
[7] Philippe Sellon, question reçue lors de la réunion de lancement à Soulac du 17/09/07.

«Au prétexte que le maître d'ouvrage ne sera pas le même, la question du gazoduc n'est pas abordée dans le cadre de ce débat public. Elle fera l'objet d'un autre débat. Or, il n'y a pas de terminal sans gazoduc, et pas de gazoduc sans terminal…»[8]

Beaucoup ont jugé insuffisante l'organisation dans le débat public d'une audition publique le 18 octobre à Soulac en présence de TIGF pour aborder les hypothèses de raccordement au réseau de transport de gaz.

«Pourquoi la question du gazoduc, indissociable du projet de 4Gas, n'est-elle pas abordée dans le cadre de ce débat ?»[9]

- **La forte implication de la population qui s'est manifestée très tôt par une très grande exigence vis-à-vis de la Commission.** La Commission a dû être très disponible, avoir une grande qualité d'écoute et être très réactive aux différentes sollicitations qui concernaient principalement le calendrier du débat et l'organisation des réunions :

«Pourquoi ce débat n'a-t-il pas eu lieu cet été ?»[10]

«Les résidents du Verdon (résidences secondaires) ne pourront pas être présents lors du débat public qui commence le 1er septembre 2007. Peut-on prévoir une autre date pour ce débat, en juillet 2008 ?»[11]

«Pourquoi la réunion du 18/10 a lieu à Soulac et non à Lesparre comme prévu ?»[12]

«Comment ne pas être déboussolé par vos changements de lieux qui ont lieu en permanence pour les réunions publiques... ?»[13]

«Aucune réunion n'a été prévue à La Rochelle, alors que le terminal pourrait s'implanter au port de La Pallice. Pourquoi ?»[14]

«Pourquoi les réunions de la CNDP n'ont-elles pas toutes lieu au Verdon ? Pourquoi en pleine semaine ? Avez-vous pensé à ceux qui travaillent et qui ne sont pas sur place ?»[15]

1 - La phase de préparation (2 mai - 1er septembre 2007)

Le débat a pu bénéficier d'une phase de préparation qui s'est déroulée du 2 mai au 1er septembre 2007.

La CPDP souhaite souligner la très grande importance de cette période préparatoire pour la bonne tenue du débat. Malgré les critiques qui lui ont été faites, cela a permis en effet :

- de construire la cohérence de la Commission et de son équipe d'appui,
- de présenter la procédure de débat public et sa place dans le processus de prise de décision, le rôle de la Commission nationale et la mission de la CPDP,
- de suivre avec une grande attention la réalisation du dossier du maître d'ouvrage et de connaître ainsi le contenu du projet,
- de prendre conscience du caractère passionnel et passionné du contexte dans lequel allait se dérouler le débat public,
- de connaître la position des acteurs, de comprendre leur approche spécifique et mieux saisir ainsi la complexité des enjeux. La Commission a pris de nombreux contacts avec les élus, les différentes instances représentant le monde économique, les associations. Ces contacts ont été l'occasion de visites de terrain en particulier du port de Bordeaux, des communes situées à la Pointe du Médoc et de la rive droite.

---

[8] Collectif «Une pointe pour tous» - Cahier d'acteur n°6.
[9] Alain Durand-Lasserve, question reçue lors de la réunion du 18/09/07 à Mérignac.
[10] Jean-Michel Loréfice, question reçue lors de la réunion du 18/09/07 à Mérignac.
[11] Contribution reçue le 1/09/07.
[12] Josette Danthez, question reçue le 10/10/07.
[13] Benjamin Bardineau, question reçue le 12/10/07.
[14] Estelle Jeandel, question reçue le 14/09/07.
[15] Mathilde Chevallier, question reçue le 1/09/07.

Le dossier du maître d'ouvrage

En amont du débat, en mars 2007, 4Gas avait présenté un projet de terminal méthanier avec cinq cuves lors d'une réunion à Royan et au Verdon-sur-Mer. Cette modification du projet (de cinq cuves à trois cuves au moment de la rédaction du dossier pour le débat public) a pu prêter à confusion dans le débat et certains sont restés sceptiques sur la réalité du projet. Cette confusion a été exploitée par certaines associations opposantes.



Les documents du maître d'ouvrage

La CPDP a rencontré à plusieurs reprises le maître d'ouvrage 4Gas afin de lui présenter le débat public auquel il était soumis et suivre l'état d'avancement de son dossier présentant le projet mis en débat. Le dossier du maître d'ouvrage est le seul document d'information dont la réalisation est obligatoire. Le dossier du maître d'ouvrage (90 pages), ainsi que sa synthèse (6 pages), détaillent les caractéristiques de son projet et sont - non pas validés par la Commission nationale du débat public - mais seulement jugés suffisamment complets pour lancer le débat.

Lors de sa séance du 25 juillet 2007, la CNDP avait d'ailleurs indiqué, dans l'article 2 de sa décision :

«Le dossier du débat ne sera considéré comme suffisamment complet (au sens de l'article 7-111 du décret du 22 octobre 2002), que s'il comporte des indications suffisamment précises sur les usages actuels du site du Verdon, les dangers et les impacts sur l'environnement de l'activité envisagée, les hypothèses de raccordement au réseau de transport de gaz.»

Dès la décision de la CNDP et les derniers ajustements de mise en page terminés, la CPDP a fait accélérer l'impression des documents pour leur diffusion postale dès la mi-août. Le maître d'ouvrage a ainsi eu deux mois pour rédiger son dossier selon les règles imposées par la procédure du débat public.

Beaucoup ont critiqué la qualité du dossier du maître d'ouvrage le qualifiant d'indigent ou de «plaquette de promotion publicitaire» :

«Comment se fait-il que, dans les données chiffrées du dossier du maître d'ouvrage, soient omises certaines entreprises ?»[16]

«Le dossier passe en effet sous silence des aspects essentiels du projet… la spécificité du site portuaire du Verdon dont l'accès maritime est notoirement difficile, … la population estivale de la communauté de communes, … l'impact du projet sur les activités liées à cette population. Le dossier ne tient pas compte de la rive droite de l'estuaire alors que celle-ci est bien évidemment concernée»[17].

«Pourquoi les nuisances olfactives sont-elles passées sous silence, et dans le dossier de 4Gas et dans leur discours public ?» [18]

«Dans le dossier du maître d'ouvrage, la rive droite de l'estuaire est totalement passée sous silence comme si, en aucun cas, ses riverains n'étaient concernés par ce projet. Rien concernant les nuisances. Rien concernant l'impact sur le tourisme…»[19]

La Commission a dû expliquer que le dossier du maître d'ouvrage ne pouvait contenir tous les détails puisqu'il s'agissait d'un projet. Néanmoins, le maître d'ouvrage a répondu à la demande de la CPDP à la suite d'interrogations apparues en cours de débat en publiant le 18 octobre sept études complémentaires :

- sur la faune et la flore
- sur la qualité de l'air
- sur le paysage
- sur le bruit
- sur la qualité des eaux de l'estuaire
- sur les impacts et dangers
- sur les dangers.

---

[16] Jean-Marie Andreux, question reçue le 1/09/07.
[17] Alain Durand-Lasserve, question reçue à la réunion du 18/09/07 à Mérignac.
[18] Sylvie Justome, question reçue le 26/09/07.
[19] Association ADDIP, question reçue le 9/10/07.

Les rencontres préalables

Annexe 2 ▶
Les entretiens de la Commission de juin à décembre 2007

Annexe 3 ▶
Les acteurs présents à la réunion du 12/07/07

Lors de la phase de préparation, des rencontres avec les principaux acteurs du territoire, 31 au total, ont été une des premières tâches du Président et des membres de la Commission.

La CPDP a par ailleurs organisé une réunion d'information à la Cité Mondiale à Bordeaux le 12 juillet 2007 auprès des acteurs du territoire concerné, dont l'objectif était d'informer de la tenue prochaine du débat, de présenter la CPDP, d'expliquer les principes du débat public et d'écouter les observations tant sur l'organisation du débat que sur les problématiques à aborder.

Ces entretiens ont permis à la Commission de prendre conscience du contexte dans lequel allait se dérouler le débat public. La CPDP a donc souhaité diffuser le plus en amont possible de l'ouverture officielle du débat les outils d'information du débat et d'ouvrir une permanence au Verdon.

La permanence au Verdon

Répondant à une demande d'information des habitants, une permanence a été assurée dès le 16 août et jusqu'à fin octobre par un membre de la CPDP, tous les jeudis de 10h à 12h30 et de 14h à 16h à la mairie du Verdon. Ce choix de la mairie du Verdon-sur-Mer s'explique par la rapidité de sa mise en place, et notamment d'un accès à Internet.

L'objectif de cette permanence était d'informer sur les dates des réunions publiques et de mettre à disposition les documents du débat : dossier du maître d'ouvrage, mode d'emploi, journaux du débat, carte T, etc.

Trois permanences (les 27 septembre, 4 octobre et 18 octobre 2007) n'ont pu être tenues pour des raisons d'indisponibilité des membres. Une réunion publique était d'ailleurs programmée ces soirs-là.

Le dispositif de communication du débat dès la fin août

Dans le cadre de sa mission, la CPDP a défini et mis en œuvre un dispositif de communication sur les départements de la Gironde et de la Charente-Maritime, destiné à :

- Informer les citoyens et les acteurs locaux sur :

- le déroulement du débat public sur le projet de terminal méthanier au Verdon
- le contenu du projet soumis au débat
- les modalités de participation du public.

- Favoriser la participation des citoyens et des acteurs au débat public.

La distribution postale de l'ensemble des documents relatifs au débat public a été réalisée dès la fin du mois d'août par Médiapost, filiale de La Poste, sur la base de fichiers officiels.

• Mailing «adressé»

Sur la base d'un fichier de contacts officiels (10 052 adresses), la CPDP a d'abord diffusé personnellement le dossier du maître d'ouvrage et sa synthèse et le Journal du débat public (6 pages) aux principaux acteurs ainsi qu'aux particuliers et professionnels résidant dans le Nord-Médoc (11 communes).

• Mailing «non-adressé»

Annexe 4 ▶
Communes concernées par le mailing non adressé

Une distribution anonyme dans les boîtes aux lettres a été réalisée dans une aire d'étude de 50 926 habitants :

- 24 051 boîtes aux lettres en Gironde : cantons de Castelnau-de-Médoc, Lesparre-Médoc, Pauillac, St-Laurent-du-Médoc, St-Vivien-du-Médoc
- 26 875 boîtes aux lettres en Charente-Maritime : cantons de Royan Est et Royan Ouest.

Tableau 1- Tableau récapitulatif de la distribution postale des documents

	Mailing adressé[20]	Mailing non-adressé[21]
Nombre d'envois (ou boîtes aux lettres)	**10 052** Particuliers : 8 670 Entreprises, professionnels, institutions : 1 382	**50 926** Gironde : 24 051 Charente-Maritime : 26 875
Zones concernées	**Nord Médoc**	**Médoc :** cantons de Castelnau-de-Médoc, Lesparre-Médoc, Pauillac, St-Laurent-de-Médoc, St-Vivien-de-Médoc **Charente-Maritime :** cantons de Royan Est et Royan Ouest
Communes distribuées	Begadan, Grayan et l'Hopital, Jaudignac et Loirac, Lesparre, Naujac-sur-Mer, Queyrac, St Christoly-du-Médoc, St Germain d'Esteuil, St Vivien-du-Medoc, Soulac-sur-Mer, Talais, Vendays-Montalivet, Vensac, Valeyrac, Le Verdon-sur-Mer	**Gironde :** Castelnau, Arcins, Arsac, Avensan, Brach, Cantenac, Cussac, Labarde, Lacanau, Lamarque, Listrac, Margaux, Moulis, Le Porge, Ste Hélène, Salaunes, Saumos, Soussans, Le Temple, Blaignan, Civrac, Couqueques, Caillant, Ordonnac, Prignac, St Yzan, Carcans, Hourtin, Cissac, St Estephe, St Julien, St Sauveur, St Seurin-de-Cadourne, Vertheuil **Charente-Maritime :** Grezac, Meschers-sur-Gironde, Meursac, Royan, Semussac, St Georges-de-Didonne, Talmont, Thaims, Breuillet, Leguille, Mornac-sur- Seudre, St Palais-sur-Mer, St Sulpice-de-Royan

Les différents outils d'information

• Les documents du débat

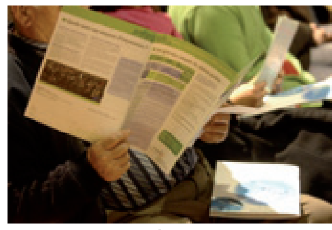
Le «mode d'emploi» du débat public

Dès le mois de juillet, la CPDP a conçu un document destiné à expliquer les objectifs et le fonctionnement d'un débat public. Imprimé à 1 000 exemplaires, ce «mode d'emploi» a été diffusé aux acteurs socio-économiques, élus, représentants des collectivités, associations…, par courrier et lors des différentes rencontres avec la CPDP en amont du débat.

[20] Envoi personnalisé, au domicile des particuliers et professionnels.
[21] Distribution anonyme.

Le journal du débat public

Les deux numéros[22] du journal du débat ont rendu compte de l'actualité du débat. Ils comportaient une carte T préaffranchie destinée à poser une question, à formuler une opinion, ou encore à s'abonner aux publications du débat. 174 demandes ont été adressées par ce moyen.



Le journal du débat public

Le site Internet du débat

Le site Internet du débat ***www.debatpublic-terminal-leverdon.org*** a été officiellement ouvert le 18 août avec l'ensemble des informations, soit deux semaines avant l'ouverture du débat public et un mois avant la première réunion publique.



Les documents publiés par la CPDP

Les panneaux d'information

En accord avec les communes de Royan, Soulac, Lesparre et du Verdon, la CPDP a mis en place une exposition de 6 panneaux dans les halls de ces mairies, à partir de la mi-août, et y a déposé des documents afin que celles-ci puissent les tenir à la disposition de leurs administrés.

Trois panneaux présentaient les objectifs du débat, les missions et les membres de la CPDP. Trois autres panneaux, réalisés par 4Gas, présentaient le projet de terminal méthanier au Verdon.

La distribution des affichettes et les prospectus

Au-delà des publications, l'affichage et la distribution de documents dans des lieux publics et chez les commerçants ont été mis en place pour annoncer le déroulement de chacune des réunions publiques et favoriser la participation localement.

L'utilisation des médias

Avant même l'ouverture du débat et tout au long du débat, la CPDP s'est efforcée de mettre à la disposition des médias toutes les informations qu'ils pouvaient souhaiter tant sur l'organisation du débat que sur son actualité.

Annexe 5 ▶ Liste des médias présents à la conférence de presse

Une première **conférence de presse** s'est tenue le 7 septembre 2007 pour annoncer le lancement du débat et une seconde est programmée en février 2008 à Bordeaux, pour rendre publics le compte-rendu de la CPDP et le bilan de la CNDP.

Annexe 6 ▶ Liste des médias présents aux réunions publiques

D'autre part, **5 communiqués de presse** ont été envoyés aux médias locaux, régionaux et nationaux ainsi qu'aux supports d'information des collectivités locales et des acteurs concernés par le projet. A l'occasion de chaque réunion publique, les journalistes ont été informés.

Des **encarts dans la presse quotidienne** dans les deux départements de la Gironde et de la Charente-Maritime, dans la presse quotidienne régionale (Sud Ouest : éditions Gironde, Médoc, Charente-Maritime), la presse locale (Journal du Médoc) ainsi que dans la presse d'actualité gratuite (Métro, 20 Minutes et Bordeaux 7) ont permis d'annoncer le calendrier des réunions publiques : 26 annonces presse sont ainsi parues.

Annexe 7 ▶ Les entretiens de la Commission avec les médias

Enfin des **interviews** du président et des membres de la commission ont été accordées au fil des demandes.

La régularité de ces relations a notamment permis un très bon relais de l'actualité du débat dans l'ensemble des médias locaux et régionaux, voire nationaux : presse écrite, radio, télévision.

[22] Le 1er numéro du journal a été tiré à 75 000 exemplaires en août et le journal n°2 début novembre à 10 000 exemplaires.

2 - Le débat public (1er septembre 2007 - 14 décembre 2007)

Le débat public proprement dit s'est déroulé du 1er septembre au 14 décembre 2007.

Tableau 2 - Le débat en chiffres

Personnes ayant posé : au moins 1 question	**1 486**
au moins 2 questions	**124**
au moins 3 questions	**30**
au moins 4 questions	**14**
au moins 8 questions	**3**
Nombre de questions posées	**2 284**
Nombre d'avis	**265**
Nombre de contributions	**181**
Nombre de demandes de documentation	**630**
Nombre de connexions sur le site (au 14/12/2007)	**20 304**

La volonté d'écoute de la Commission s'est traduite par :

- L'organisation de 10 réunions publiques ayant accueilli au total plus de **8 500 participants**
- La mise en place d'un système de questions-réponses qui a eu à traiter au total **2 284 questions**
- Le recueil de **265 avis** et de **181 contributions**
- L'édition de **21 cahiers d'acteurs**
- L'enregistrement de **3 pétitions.**

Ces chiffres traduisent bien la participation extrêmement active du public à un débat qui fut intense et passionné.

Les réunions publiques

Neuf réunions publiques étaient initialement prévues pour débattre du projet de terminal méthanier au Verdon-sur-Mer. Une réunion générale de lancement doublée, une réunion de synthèse, deux auditions publiques et six réunions thématiques ont été organisées dans les deux départements concernés par le projet : dans le Médoc et à Bordeaux pour la Gironde, et à Royan pour la Charente-Maritime. Elles constituèrent, comme c'est le cas dans tout débat public, la partie la plus visible, la plus commentée dans les médias et, souvent, la plus spectaculaire.

L'organisation générale du débat avait été approuvée par la CNDP lors de sa réunion du 25 juillet 2007. Ce programme a été adapté pour répondre aux attentes du public et notamment à celles des royannais qui ont souhaité voir organiser une seconde réunion à Royan. Elle s'est tenue le 29 octobre où le record de participation a été dépassé : 2 400 personnes y ont assisté.

Deux réunions ont fait l'objet plus précisément d'auditions publiques sur la politique énergétique et le gazoduc.

Les dates et heures des réunions ont été choisies par la CPDP afin de correspondre le plus possible aux disponibilités de la population. Deux principales critiques ont été adressées à la CPDP :

- **de ne pas avoir assuré l'accessibilité au débat et de ne pas avoir tenu compte des horaires des bacs (arrêt du service à 21h).**

  «Pourquoi la CPDP ne prend-t-elle pas en charge le transport des Médocains vers la Charente et des Charentais vers le Médoc les soirs de débat public ? Il existe d'autres transports maritimes que le bac. N'est-ce pas le rôle de la CPDP que d'assurer l'accessibilité au débat ?»[23]

  En fait, la CPDP n'est pas habilitée à prendre en charge le transport des personnes et, malgré la demande du Président de la Commission au Conseil général de la Gironde chargé de gérer

[23] Vincent Jarnage, question reçue le 17/10/07.

les bacs entre Le Verdon et Royan, aucun bac supplémentaire n'a pu être assuré les soirs de réunions publiques. Il est par ailleurs souvent difficile de satisfaire tout le monde pour définir une heure de réunion. En effet, la tenue des réunions plus tôt dans la soirée aurait empêché la venue des personnes qui travaillent.

- **de changer de lieu de réunions publiques.**

«La réunion du 4 octobre à Royan a été annulée et reportée au 8 octobre car toutes les personnes qui s'étaient déplacées ne pouvaient assister à cette réunion publique. Pourquoi reporter la réunion, et non simplement fermer les portes de la salle lorsque la capacité d'accueil était atteinte ? Evidemment cette solution n'était envisageable par personne…»[24]

La Commission a dû reporter la réunion du 4 octobre à Royan à la date du 8 octobre. Le Palais des Congrès de Royan n'étant pas libre le 4 octobre - et ce pour des raisons de rénovations - la CPDP a organisé la réunion dans la salle de spectacle de 300 places. Cette salle ne pouvant pas contenir les 600 personnes venues, il était sage, pour faciliter l'expression de tous les habitants de la région de Royan, de reporter la réunion dans une salle plus grande. C'est ainsi que la Commission particulière a pu disposer du Chapiteau de la Grande Conche, grâce à l'intervention de la mairie de Royan, et accueillir les 1 490 personnes qui s'étaient déplacées.

A partir de ce moment, la CPDP a décidé que toutes les réunions auraient lieu dans des salles de grande capacité. L'audition prévue à Lesparre le 18 octobre s'est donc tenue à Soulac. La Commission a fait alors le maximum pour que le public soit bien informé de ces modifications (presse, télévision, affichage en mairies).

• La participation aux réunions publiques

Tableau 3 - Calendrier des réunions publiques et nombre de participants

Dates	Lieux	Intitulés de la réunion	Participants
17 septembre	Soulac	Lancement	590
18 septembre	Mérignac	Lancement	220
27 septembre	Le Verdon	Quels enjeux du projet sur l'environnement naturel du territoire ?	510
8 octobre	Royan	Quels impacts du projet sur le territoire ?	1 490
9 octobre	Bordeaux	La politique énergétique française et le marché du gaz	180
18 octobre	Soulac	Quelles hypothèses d'acheminement du gaz depuis le terminal par gazoduc ?	360
22 octobre	Soulac	Quelles nuisances pour les habitants ? Quelle prévention des risques ?	620
29 octobre	Royan	Quels enjeux sur l'estuaire ? Quels enjeux économiques ?	2 400
8 novembre	Soulac	Quels impacts sociaux et économiques du projet sur le territoire ?	960
29 novembre	Bordeaux	Clôture du débat	1 200
		TOTAL	**8 530**

Les **10 réunions publiques** ont rassemblé **au total 8 530 personnes** pour des échanges qui ont duré **près de 40 heures.**

[24] STGD, question reçue le 06/10/07.



Réunion publique de Royan le 29 octobre 2007

La CPDP s'est réjouie de la forte participation au débat, notamment aux réunions qui se sont tenues à Royan (1 490 personnes à la première réunion du 8 octobre et 2 400 personnes, à la seconde le 29 octobre) ainsi qu'à la réunion de clôture, avec 1 200 participants.

Les deux auditions publiques ont connu un relatif bon succès, malgré leur caractère technique et plus magistral, puisqu'il s'agissait de prendre connaissance d'un sujet plus précis (politique énergétique française et gazoduc), puis d'en débattre.

• Le déroulé des réunions

Annexe 8 ▶
Liste des interventions lors des réunions publiques

La CPDP a opté pour une scénographie quasi identique pour toutes les réunions publiques : la CPDP en tribune centrale, le maître d'ouvrage à sa gauche et des invités sur sa droite.

Les **réunions thématiques** se sont déroulées en présence d'invités choisis par la Commission et des experts du maître d'ouvrage. A chaque réunion la Commission a pris le soin de rappeler les objectifs du débat public et de préciser ceux de la réunion tandis que le maître d'ouvrage faisait une présentation du projet.

L'audition publique du 9 octobre a été consacrée **à la politique énergétique française** et a été marquée par la présence de Florence Tordjman, de la Direction Générale de l'Energie et des Matières Premières (DGEMP) du Ministère de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement durables (MEDAD) qui a présenté la politique énergétique de la France. Michel Tonnany, Directeur clients à Gaz de Bordeaux était également présent.

L'audition publique du 18 octobre, Total Infrastructure de Gaz de France (TIGF) susceptible de réaliser l'investissement si le projet de 4Gas est confirmé, a exposé les **hypothèses de raccordement au terminal par gazoduc.** Quatre variantes possibles du gazoduc ont été présentées.

L'organisation de **la réunion de clôture** a été particulière puisqu'il s'agissait pour la Commission, d'une part, de présenter quelques points importants relevés au cours des 9 réunions passées et, d'autre part, d'entendre la position des acteurs, en particulier ceux qui avaient présenté un "Cahier d'Acteur" ou qui s'apprêtaient à le faire.

Dans un souci d'équité, l'ordre de passage des 23 intervenants inscrits s'est fait par ordre alphabétique avec une durée d'intervention égale pour tous (5 minutes). Le maître d'ouvrage est également intervenu afin de présenter l'essentiel de ce qu'il avait retenu du débat.

La Commission a souhaité faire le point sur les principales caractéristiques du débat au niveau de son organisation et sur ses premières impressions sur le fond du dossier. La Commission a gardé une certaine réserve sur l'exhaustivité de son compte-rendu dans la mesure où le dépôt de contributions et de questions restait possible jusqu'au 14 décembre, date de clôture officielle du débat.

Tableau 4 – Liste des intervenants à la tribune des réunions publiques

Thème de réunion	Membres CPDP	Membres de 4GAS	Intervenants sollicités
17/09/07 Réunion de lancement	**Louis-Julien Sourd,** Président **Corinne Biès** **Claudia Courtois** **Patrick Loulière**	**Paul Van Poecke,** Président Directeur Général **Haroun Van Hövell,** Vice-président **Frank de Boer,** Vice-président **Henk Jonkman,** Directeur Général France	
18/09/07 Réunion de lancement	**Louis-Julien Sourd,** Président **Corinne Biès** **Claudia Courtois** **Patrick Loulière**	**Paul Van Poecke,** Président Directeur Général **Haroun Van Hövell,** Vice-président **Frank de Boer,** Vice-président **Henk Jonkman,** Directeur Général France	
27/09/07 Réunion thématique : «Quels enjeux sur l'environnement naturel du territoire ?»	**Louis-Julien Sourd,** Président **Corinne Biès** **Claudia Courtois** **Patrick Loulière**	**Frank de Boer,** Vice-Président **Henk Jonkman,** Directeur Général France **Gérard Nijboer,** Directeur HQSE **Arjen Kruithof,** Conseiller technique, Société Haskoning	**Paul Gonthier,** Chef d'unité «écosystèmes estuariens et poissons migrateurs amphihalins» du CEMAGREF **Henri Etcheber,** Géochimiste basé à l'université de Bordeaux 1 **Pierre-Yves Guernion,** Directeur Adjoint AIRAQ (Air Aquitaine) **Eric Montes,** Expert CSRPN (Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel) **Didier Gatinel,** Chef du Groupe de Subdivision de la Gironde de la DRIRE Aquitaine
08/10/07 Réunion territoriale : «Quels impacts du projet sur le territoire ?»	**Louis-Julien Sourd,** Président **Corinne Biès** **Claudia Courtois** **Patrick Loulière**	**Frank de Boer,** Vice-président **Henk Jonkman,** Directeur Général France **Gérard Nijboer,** Directeur HQSE **Arjen Kruithof,** Conseiller technique, Société Haskoning	**Henri Follin,** Commandant du Port de Bordeaux **Christophe Reux,** Président du Pilotage de la Gironde
09/10/07 Audition publique : «La politique énergétique et le marché du gaz»	**Louis-Julien Sourd,** Président **Corinne Biès** **Claudia Courtois** **Gustave Defrance** **Patrick Loulière**	**Henk Jonkman,** Directeur Général France **Gérard Nijboer,** Directeur HQSE **Patrick Postema,** Directeur de Energy View	**Florence Tordjman,** Sous-directrice du gaz et distribution des énergies fossiles de la DGEMP-MEDAD **Michel Tonnany,** Directeur clients à Gaz de Bordeaux
18/10/07 Audition publique : «Quelles hypothèses d'acheminement du gaz depuis le terminal par gazoduc ?»	**Louis-Julien Sourd,** Président **Claudia Courtois** **Patrick Loulière**	**Henk Jonkman,** Directeur Général France	**Michel Lagache,** Chef du Service Développement de TIGF **Jean-Claude Costadoat,** Ingénieur Responsable des Etudes de TIGF **Frédéric Rivière,** Assistant Maîtrise d'Ouvrage de TIGF **François Mourré,** Président Directeur Général d'EURETEQ

Thème de réunion	Membres CPDP	Membres de 4GAS	Intervenants sollicités
22/10/07 Réunion thématique : Quelles nuisances pour les habitants ? Quelle prévention des risques ?»	**Louis-Julien Sourd,** Président **Claudia Courtois** **Patrick Loulière**	**Frank de Boer,** Vice-président **Henk Jonkman,** Directeur Général France **Gérard Nijboer,** Directeur HQSE **Olivier Bousquet,** Directeur de Projets **Arjen Kruithof,** Conseiller technique, Société Haskoning	**Daniel Fauvre,** Adjoint du Directeur, Chef de la Division Environnement Industriel et Sous-Sol de la DRIRE Aquitaine **Hubert Vigouroux,** Adjoint à la Division Environnement Industriel de la DRIRE Aquitaine **Christophe Emiel,** Chargé de mission au Bureau des Risques Technologiques de la DPPR-MEDAD **Fabien Lecuyer,** Responsable Maîtrise des Risques HSE Sud Ouest Bureau Véritas
29/10/07 Réunion thématique : «Paysage et tourisme»	**Louis-Julien Sourd,** Président **Corinne Biès** **Patrick Loulière**	**Frank de Boer,** Vice-président **Henk Jonkman,** Directeur Général France **Gérard Nijboer,** Directeur HQSE **Arjen Kruithof,** Conseiller technique, Société Haskoning **Renaud Dupuy,** Conseiller en Communication Société Parménion	**Hubert Vigouroux,** Adjoint à la Division Environnement Industriel de la DRIRE Aquitaine **Guy Soulié-Belrepayre,** Chef du Groupe de Subdivisions de la DRIRE Poitou-Charentes **Cyril Gomel,** Chef du Service de l'Aménagement Durable de la DIREN Poitou-Charentes **Olivier Amblard,** Directeur du Comité Départemental du Tourisme de Charente-Maritime
08/11/07 Réunion thématique : «Quels impacts sociaux et économiques du projet sur le territoire ?»	**Louis-Julien Sourd,** Président **Corinne Biès** **Claudia Courtois** **Patrick Loulière**	**Henk Jonkman,** Directeur Général France **Gérard Nijboer,** Directeur HQSE	**Frédéric Painchault,** Chef de la Division Littorale de la DDE de la Gironde **Guillaume Gabache,** Chef de la Division Territoriale du Médoc à Lesparre DDE de la Gironde **Robert Ghilardhi de Benedetti,** Directeur Général du BRA de Bordeaux - Gironde **Hervé Joan-Grangé,** Cabinet CODE **Jean-Yves Sanguinet,** Syndicat CGT des Dockers du Port Autonome de Bordeaux
29/11/07 Réunion de clôture	**Louis-Julien Sourd,** Président **Corinne Biès** **Claudia Courtois** **Gustave Defrance** **Patrick Loulière**	**Frank de Boer,** Vice-président **Henk Jonkman,** Directeur Général France **Gérard Nijboer,** Directeur HQSE **Olivier Bousquet,** Directeur de Projets **Arjen Kruithof,** Conseiller Technique, Société Haskoning	**Pascale Got,** Députée du Médoc **Olivier Amblard,** Directeur du Comité du Tourisme de Charente-Maritime **Henri-Vincent Amouroux,** Directeur de l'Union Maritime et Portuaire de Bordeaux **Alain Anziani,** Vice-président chargé de l'économie, Conseil Régional d'Aquitaine **Daniel Delestre,** Société d'Etudes et de Protection de la Nature du Sud-ouest **Jean-François Duchaillut,** Président de la commission infastructures de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Bordeaux **Alain Durand-Lasserve,** Collectif Une Pointe pour tous **Daniel Fauvre,** Adjoint du Directeur, Chef de la Division Environnement Industriel et Sous-Sol de la DRIRE Aquitaine **Ludovic Frère,** Coordinateur Océans Eaux et Forêts de la Fondation Nicolas Hulot **Alain Géniteau,** «Les amis de Saint-Palais-sur-Mer» **Martial Havel,** Président de l'Union pour le Développement du Verdon **Jacques Lagardère,** Délégué Régional de la Ligue Urbaine et Rurale **Jean-Yves Leber,** Directeur d'agence Immobilière **Noël Mamère,** Député de la Gironde **Xavier Pintat,** Sénateur-Maire de Soulac **Pierre Poussard,** Président de l'Association Défense des Droits et Intérêts des Propriétaires Plateau de Valières, Saint-Georges-de-Didonne **Didier Quentin,** Député de la Charente-Maritime **Jean-Yves Sanguinet,** Secrétaire général de la CGT du Port Autonome de Bordeaux **Thierry Teneau,** Président de l'Association «Survivre sur la 215» **Jean-Pierre Torres,** Vice-Président délégué de l'Agence de Développement Economique de la Gironde **Jésus Véga,** Directeur de la Fédération Départementale des Chasseurs de la Gironde **Sylvie Justome**

Les demandes faites auprès de la CPDP au cours du débat

Plusieurs demandes officielles ont été déposées à la Commission particulière :

- **Une demande de suspension du débat** par la Communauté de communes de la Pointe du Médoc ainsi que par plusieurs particuliers[25]. Après examen de la demande de suspension du débat, il a été considéré qu'il n'y avait pas lieu de lui donner suite et que le débat public devait se poursuivre et aller à son terme.

- **Une demande d'études sur le développement économique du Nord Médoc[26].** La CPDP a estimé que cette demande n'était pas recevable dans le cadre du débat public sur le projet de terminal méthanier au Verdon-sur-Mer.

- **Une demande d'étude sur les impacts du rejet en mer de 4Gas par plusieurs particuliers[27].** La Commission a transmis la note fournie de 4Gas sur la qualité des eaux à différents acteurs tels que le CEMAGREF, les aquaculteurs, l'Agence de l'Eau Adour-Garonne, l'IFREMER, le Syndicat des Pêcheurs Professionnels de la Gironde, la SEPANSO et Henri Etcheber de l'université de Bordeaux 1 afin qu'ils lui communiquent leurs avis sur les impacts possibles du projet de 4Gas sur la qualité de l'eau de l'estuaire.

  L'IFREMER, dans sa contribution reçue le 26 novembre, indique un manque de précision des éléments fournis par 4Gas l'empêchant d'établir un avis ou des recommandations sur l'impact du panache d'eau froide. L'IFREMER précise qu'il *«conviendrait de simuler les températures du panache en fonction des heures de marées, des coefficients et donc des vitesses de courant. La position du rejet, en surface ou en profondeur est aussi un facteur pouvant influencer les impacts»*[28].

  Pour ce qui concerne l'eau pompée pour la chloration, l'IFREMER indique son impossibilité *«à partir du texte, de comprendre la méthode de stérilisation de l'eau entre la méthode dite «intermittente» et la méthode dite «permanente». Comme pour la température, il conviendrait de préciser les panaches de concentration à partir du moins de rejet. Des rétros trajectoires à la prise d'eau permettraient aussi de connaître l'origine géographique des masses d'eau traitées. Une présentation des caractéristiques des composés chlorés, pouvant être générés par contact avec la matière organique contenue dans les sédiments, pourrait aussi éclairer les avis à donner.»*

  L'IFREMER préconise donc un exercice de modélisation de l'hydrodynamisme de la zone et de simulation des panaches qui permettrait de mieux cerner les impacts potentiels de la diminution de température ou de la chloration.

De plus, la CPDP a enregistré au cours du débat public **une demande de précisions au dossier du maître d'ouvrage** et a donc réalisé trois expertises sur :

- la maquette
- les photographies et le photomontage des cuves dans le paysage
- les distances du projet par rapport aux habitations du Verdon

• La maquette présentée à la permanence du Verdon


La maquette exposée à la permanence du Verdon

Le projet envisagé par 4Gas au Verdon a fait l'objet de la fabrication d'une maquette au 1/1000 qui a été envoyée à la mairie du Verdon pour exposition au public. Cette maquette indiquait sur le terrain dédié à 4Gas l'emplacement des installations principales. La maquette du site, préparée sous la responsabilité de 4Gas, a été réalisée à partir de plans datant de 1933, date de construction du château d'eau et des seuls documents existants.

---

[25] CDC Pointe du Médoc, contribution reçue le 01/10/07 ; Christine Grass, question reçue le 23/10/07 ; Jean Claude Frenin, question reçue le 15/10/07 ; Henri Jabet, question reçue le 3/10/07 ; Michel Rigault, question reçue le 22/10/07.
[26] STGD, question reçue le 16/11/07 et Monique Cheruette, question reçue le 23/10/07.
[27] Arnaud Dronet, question reçue le 25/11/07 ; STGD, question reçue le 14/11/07 ; Nicole Thomas, question reçue le 26/10/07 ; Christian Ducroît, question reçue le 15/10/07, Patricia Lair, question reçue le 27/09/07.
[28] IFREMER, contribution reçue le 3/12/07.

A la suite de contestations sur sa conformité[29], la maquette a été mesurée sous le contrôle d'un huissier de justice réalisé le 20 septembre 2007 en mairie du Verdon en présence des représentants de la CPDP, de 4Gas, d'un géomètre, de la presse. Les vérifications ont déterminé que les hauteurs du château d'eau et des cuves étaient conformes.

Il a toutefois été acté entre le collectif Une Pointe pour tous et 4Gas que les réservoirs culmineraient à 44 mètres du terrain naturel visible actuellement, ce qui correspondrait environ à la hauteur du château d'eau qui est à peu près de 45 mètres du terrain naturel.

• Les photographies du maître d'ouvrage et le photomontage des cuves dans le paysage

A la demande du collectif Une Pointe pour tous et des représentants de la Côte royannaise, une expertise a été réalisée afin de vérifier si **les quatre photographies** présentées à la page 69 du dossier du maître d'ouvrage minimisaient l'impact paysager du projet.

- Photo 1 : Prise depuis le bord du terrain du Port face à l'habitation du Verdon la plus proche du site.
- Photo 2 : Prise depuis la RD 1215 conduisant à Bordeaux après l'embranchement vers Soulac.
- Photo 3 : Prise depuis Meschers.
- Photo 4 : Prise depuis l'embarcadère de Royan.

Le 25 octobre 2007, Patrick Loulière, membre de la CPDP, accompagné d'Alban Gilbert, photographe indépendant, se sont rendus sur les lieux où avaient été prises les photos contestées.

En présence de Hervé Bodin, trésorier du collectif Une Pointe pour tous, d'un second photographe «témoin» choisi par l'association, et de Philippe Prat, de 4Gas, des photos en objectif de 50 millimètres[30] ont été prises depuis les mêmes endroits que les photos du dossier du maître d'ouvrage.

Il a été confirmé que :

- les photos 1, 2 et 4 étaient vérifiées et conformes à la réalité,
- la photo 3 depuis Meschers était différente puisque prise avec un objectif de 34 millimètres.

Les photographies prises par le photographe indépendant mandaté par la Commission ont été mises en ligne sur le site Internet du débat.

Annexe 9 ▶
Les photographies et l'insertion des cuves dans le paysage

L'intégration des réservoirs par ordinateur a été réalisée à partir des dimensions prévisionnelles de ces réservoirs. Deux simulations avec 2 et 3 réservoirs ont été rendues publiques sur le site Internet. Il a été confirmé que :

- la proportionnalité distances / hauteurs a été respectée (Théorème de Thalès),
- les hauteurs relatives avec le château d'eau, les grues du Port Autonome de Bordeaux et les réservoirs varient selon l'angle choisi pour la prise de la photo.

• Les distances du projet par rapport aux premières habitations du Verdon

Annexe 10 ▶
L'expertise des distances

La CPDP a décidé de faire contrôler les distances par un géomètre, le cabinet Beaubaton-Guichard à Bruges. Les résultats des mesures ont été rendus publics le 28 novembre.

Cinq mesures à l'échelle du 1/7000 sur le site du Verdon ont été réalisées :

- De l'habitation la plus proche au premier réservoir de Gaz Naturel Liquéfié = 848 m
- De l'habitation la plus proche à la torchère = 631 m
- De l'habitation la plus proche au mole d'appontement = 1 168 m
- De l'habitation la plus proche à la limite du site la plus proche = 476 m
- De l'école du Verdon à la limite du site la plus proche = 733 m

[29] Marie Thérèse Lair, question reçue le 01/09/07 ; José Salinas, question reçue à la réunion du 17/09/07 à Soulac ; Dominique Muller, question reçue à la réunion du 18/09/07 à Mérignac.

[30] Un objectif de 50mm permet l'obtention de photographies ayant le même angle et le même grossissement que la vision monoculaire de l'angle humain.

Les contributions

La CPDP a reçu 181 contributions qui ont été mises en ligne sur le site de la CPDP : 97 émanent de citoyens, 16 proviennent des collectivités (dont 6 sont des délibérations) et 68 viennent d'institutionnels (associations, chambres consulaires, syndicats, entreprises…).

Annexe 11 ▶
La liste
des contributions

Ces contributions écrites ont représenté pour les citoyens un moyen privilégié d'expression, dans la mesure où le bénéfice de produire un cahier d'acteur était réservé aux acteurs institutionnels, collectivités et associations, etc.

On peut y compter par exemple quatre poèmes :

- «SOS pour un estuaire», de François Fuentes, reçu le 29/10/07.
- «Stupeur ô tremblements», de Josiane Nouvel, reçu le 05/11/07.
- «Fronde en rimes pour la Gironde», de Pierre Pinet, reçu le 15/10/07.
- «Complainte du phare du Cordouan», de Michel Ragot, reçu le 09/10/07.

Tableau 5 – Contributions reçues

Entités	Nature du document	Nombre
Associations	▶ Contributions écrites ▶ Pétitions	30 2
Mairies	▶ Contributions écrites ▶ Délibérations ▶ Motion	7 6 1
Institutionnels	▶ Contributions écrites ▶ Délibération ▶ Motion	13 1 1
Partis politiques	▶ Contributions écrites ▶ Note ▶ Vœu	5 1 1
Entreprises	▶ Contributions écrites ▶ Pétition	6 1
Particuliers	▶ Contributions écrites	97
Syndicats	▶ Contributions écrites	9
	TOTAL	**181**

Les pétitions

Le débat public a été marqué par trois pétitions contre le projet de terminal méthanier au Verdon, lancées à l'initiative :

- du Collectif Une Pointe pour tous de **52 signatures,** reçue le 11/12/07
- de royan-infos.com «Non au dernier estuaire naturel d'Europe menacé par un port méthanier» de **5 561 signatures,** reçue le 14/12/07
- de l'UNPI (Union Nationale de la Propriété Immobilière) de **1 323 signatures,** reçue le 4/12/07

Les cahiers d'acteur

La production des **21 cahiers d'acteur** se situe dans la moyenne haute des débats publics.

1. MEDEF de la Gironde
2. SEPANSO, (Société pour l'Etude, la Protection et l'Aménagement de la Nature dans le Sud Ouest)
3. FFB et EGF BTP, Fédération Française du Bâtiment de la Gironde et Entreprises Générales de France du BTP
4. Les Verts d'Aquitaine
5. Les Chasseurs de la Gironde
6. Collectif Une Pointe pour tous
7. UIMM Gironde-Landes, Union des Industries et Métiers de la Métallurgie Gironde - Landes
8. Pêcheurs professionnels d'Aquitaine (Comité Régional des Pêches Maritimes et des Elevages Marins d'Aquitaine, Comité local des Pêches Maritimes et des Elevages Marins de Bordeaux, Association Agréée Départementale de Pêche Professionnelle en Eau Douce de la Gironde, Syndicat des Pêcheurs Professionnels de la Gironde)
9. CRCI Aquitaine et CCI de Bordeaux
10. Ligue Urbaine et Rurale
11. Cercle Nautique du Verdon
12. Curuma
13. Union Maritime et Portuaire de Bordeaux
14. Pilotage de la Gironde
15. Syndicat Départemental de l'hôtellerie de plein air de la Gironde
16. Fondation Nicolas Hulot
17. Conseil Municipal de Soulac-sur-Mer
18. Conseil Economique et Social Régional d'Aquitaine (CESR)
19. Conservatoire de l'estuaire de la Gironde
20. Union pour le Développement du Verdon-sur-Mer
21. Commune du Verdon-sur-Mer



Exemples de cahiers d'acteur publiés dans le cadre du débat

La majorité de ces cahiers d'acteur ont été produits dans le dernier mois, voire même dans la dernière quinzaine du débat public.
A ce titre, ils deviennent de plus en plus **l'outil privilégié pour définir une ultime position dans le débat public.**

Le site Internet du débat public

Avec près de 20 000 visites à la fin du débat, le site Internet ***(www.debatpublic-terminal-leverdon.org)*** a été très largement consulté.

Ainsi que l'indique le tableau 6, la consultation du site internet a augmenté jusqu'en octobre (mois avec le plus grand nombre de visites) puis le rythme de consultations a un peu fléchi en novembre pour rehausser en décembre.

Les pages les plus consultées ont été :
- Les questions/réponses avec les avis
- Le dossier du maître d'ouvrage
- Les comptes-rendus des réunions publiques

Tableau 6 – Les consultations du site Internet du débat

Mois	Nombre de visites
Juin	13
Juillet	345
Août	1 647
Septembre	**4 143**
Octobre	**5 931**
Novembre	2 387
Décembre	**5 103**
Janvier	735

Le système de questions/réponses et les avis

Au total, la Commission a reçu 2 284 questions dont une grande partie a été reçue lors des réunions publiques à partir des fiches mises à disposition, et sur le site Internet. Les cartes T globalement assez peu utilisées pour poser des questions ont concerné surtout une demande d'abonnement aux publications du débat.

La CPDP a centralisé toutes les questions posées dans le cadre du débat public et les a transmises, via une base informatique interne, à l'organisme compétent pour apporter une réponse (4Gas, le Port Autonome de Bordeaux, TIGF ou les services régionaux de l'Etat). Chaque réponse proposée par le maître d'ouvrage était observée par un membre de la Commission qui, le cas échéant, demandait un complément de réponse. Une réponse personnalisée était systématiquement envoyée, par courrier, ou par mail si la CPDP ne détenait aucune adresse postale. Toutes les questions reçues à la Commission et les réponses ont été affichées sur le site Internet du débat.

Dès l'ouverture du débat, le délai de réponse fixé à 15 jours d'un commun accord entre la CPDP et 4Gas a été dépassé par manque d'anticipation, et les nombreuses critiques reçues n'ont pas créé d'emblée un climat d'ouverture et de confiance envers le maître d'ouvrage :

«Comment pensez-vous "apaiser" le débat tant qu'aucune réponse n'est apportée par 4Gas (…)?»[31]

«4Gas ne répond pas aux questions même pas hors délais (15 jours maximum). Comptez-vous obliger 4Gas à répondre à nos questions et de préférence dans les délais ?»[32]

«Je consulte régulièrement le site : les questions restent toutes sans réponse !»[33]

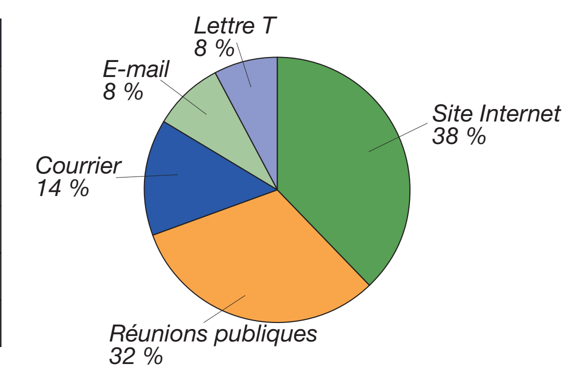
La Commission particulière a rappelé, à plusieurs reprises, ses engagements au maître d'ouvrage qui a renforcé son équipe. Toutes les réponses ont été fournies par 4Gas et, hormis les questions arrivées la veille de la clôture, il ne restait que peu de questions sans réponse au 14 décembre.

La Commission tient à souligner la disponibilité du Port Autonome de Bordeaux, de TIGF et de la CCI, appelés également à répondre aux questions du public.

[31] Vincent Jarnage, question reçue le 04/10/07.
[32] Nicole Badot, question reçue à la réunion du 09/10/07 à Bordeaux.
[33] Nicole Yvonnet, question reçue le 12/10/07.

Tableau 7 - Origine des questions reçues au cours du débat

Origines	Nombre	%
Site Internet	865	37,86 %
Réunions publiques	723	31,65 %
Courrier	326	14,27 %
E-mail	196	8,57 %
Lettre T	174	7,65 %
TOTAL	2 284	100 %



Les questions ont été majoritairement posées à 4Gas (65%) puis à la CPDP (19%) et aux acteurs (12%) tels que le Port Autonome de Bordeaux, TIGF, la DRIRE et la CCI.

Les questions **adressées à 4Gas, 1 501 soit 65%,** ont porté sur l'ensemble du projet : ses caractéristiques, sa justification dans le contexte actuel, ses impacts socio-économiques et les risques associés (environnementaux, industriels, sanitaires, etc.)

Les questions **concernant la CPDP, 430 soit 19%,** portaient surtout sur l'organisation et le calendrier du débat et notamment le lieu des réunions. La CPDP a reçu 48 demandes de réunions supplémentaires à Royan et en Charente-Maritime prétextant *«l'équivalence de traitement»*.

Beaucoup de questions **(330)** ont porté sur le **gazoduc et le devenir de la zone portuaire du Verdon.** Ces questions ont été traitées respectivement par TIGF **(139) –** Total Infrastructure Gaz de France – et le Port Autonome de Bordeaux **(191)**.

9 questions ont été destinées à différents acteurs tels que la CCI, la DRIRE, la DGEMP, la DDE ou la DIREN.

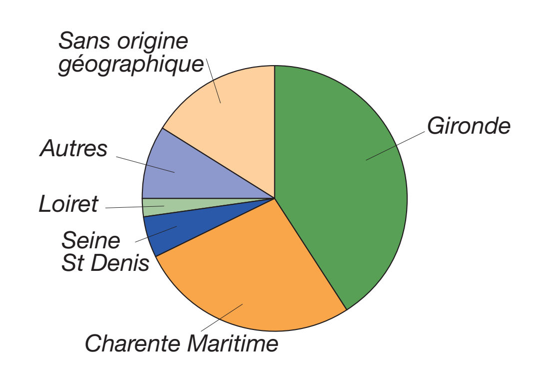
Enfin, **14** questions n'ont pu trouver de réponses (développement de la Pointe du Médoc, position des élus…) puisqu'elles n'étaient pas de la compétence directe de 4Gas.

Tableau 8 - Répartition des questions reçues par thème

Thèmes	Nombre	%
4Gas	**1 501**	**65**
Les caractéristiques du projet	372	16
Les risques et préventions	335	15
Les enjeux sur l'environnement	279	12
L'opportunité du projet	237	10
Les impacts socio-économiques	236	10
La politique énergétique et le marché du gaz	42	2
CPDP	**430**	**19**
Procédure	258	11
Organisation et calendrier	126	6
Membres	25	1
Suites du débat	21	1
Autres acteurs		
Questions PAB	191	9
Questions TIGF	139	6
Autres	23	1
TOTAL	**2 284**	**100**

Tableau 9 - Répartition géographique des questions

Départements	Nombre	%
Gironde (33)	944	41 %
Charente Maritime (17)	616	27 %
Seine St Denis (93)	117	5 %
Loiret (45)	45	2 %
Autres	206	9 %
Sans origine géographique	356	16 %
TOTAL	2 284	100 %



Le budget de la CPDP

La Commission a tenu ses engagements de maîtrise des dépenses. Le coût total du débat public est estimé à 762 000 euros et se décompose comme suit :

Tableau 10 - Budget de la CPDP sur le projet de terminal méthanier au Verdon (en K€)

Postes	Montant
Secrétariat et fonctionnement de la CPDP	215
Organisation des réunions publiques	251
Impression de documents du débat	61
Assistance Communication à la CPDP	196
Presse	39
TOTAL	762

Une couverture médiatique importante et constante

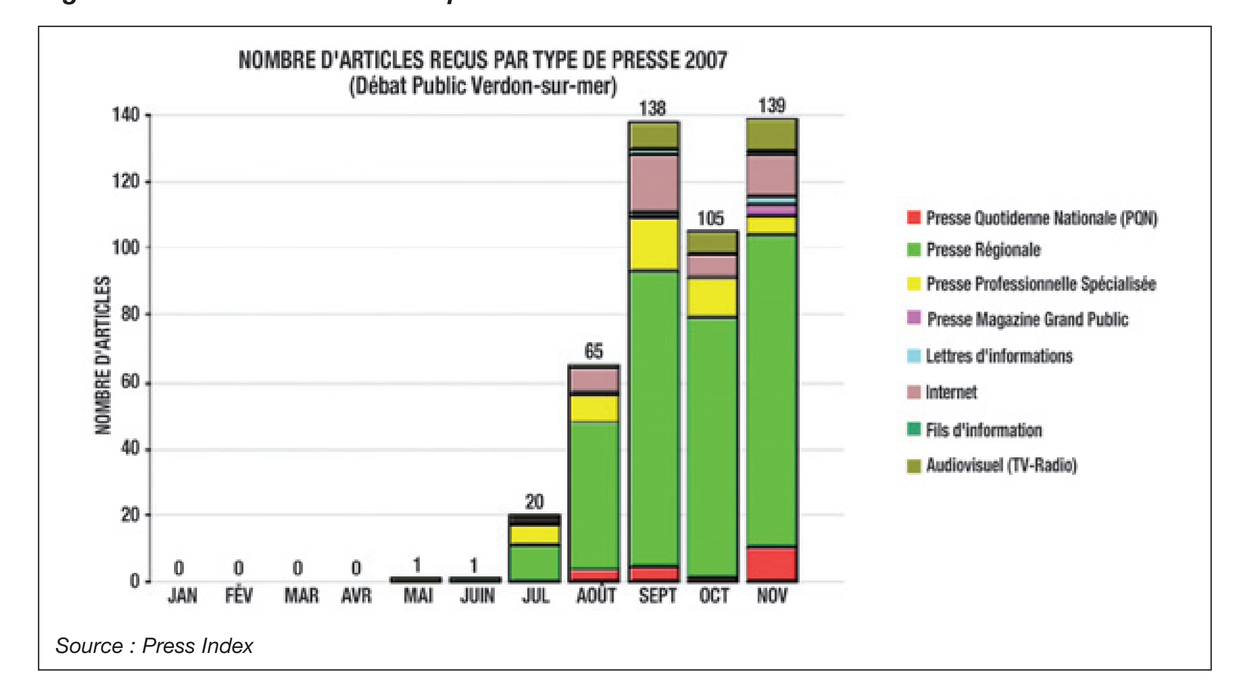
Annexe 12 ▶
La revue de presse

Il est à souligner la bonne médiatisation du débat public par la quantité comme par la qualité : le grand nombre d'articles parus, surtout par les médias locaux et régionaux, a assuré une visibilité optimale au débat. La neutralité des journalistes a permis de donner au public toutes les informations nécessaires pour suivre le débat et se faire leur propre opinion sur le projet.

On dénombre 507 retombées médias (articles, émissions TV ou reportages radio) entre le 1er juillet et le 14 décembre 2007, dont 27 émissions TV et 12 reportages radio.

L'annonce de l'organisation d'un débat public, puis celle de la composition de la CPDP a suscité l'intérêt des médias dès le mois de juillet. Si le mois de septembre a été celui de la mobilisation maximale, l'intérêt des médias ne s'est jamais relâché par la suite : 138 articles en septembre, contre 105 en octobre et 139 en novembre.

Figure 1 – Nombre d'articles de presse



Source : Press Index

• Le traitement de la part des journalistes

Il n'appartient évidemment pas à la CPDP de porter quelque appréciation que ce soit sur le travail des journalistes qui ont suivi ce débat. Il est cependant permis d'affirmer que ce débat n'aurait pas été ce qu'il fut sans le relais que lui assura ce suivi médiatique attentif. Il est aussi important de saluer les rédactions des magazines et sites Internet des différentes municipalités et collectivités qui, de leur côté, ont été un relais d'information pour leurs lecteurs vis-à-vis du déroulement du débat.

Les médias nationaux (presse quotidienne et magazine) ont situé le débat public et le projet dans son contexte : trois débats publics en parallèle, le marché du gaz et de l'énergie en France et dans le monde, etc.

La presse spécialisée économique, portuaire et maritime s'est intéressée au projet en lui-même plutôt qu'au débat public : quelles retombées économiques pour ce futur projet ? Quelle est l'analyse du port ?

Les médias régionaux ont donné la parole à tous les acteurs concernés et ont suivi au jour le jour l'actualité du débat et ses rebondissements.

La presse locale s'est également mobilisée en Charente-Maritime et en Gironde.

• Une grande diversité des thèmes abordés

Annexe 13 ▶
L'analyse
de la presse

Les thèmes abordés dans la presse sont diversifiés et représentent bien l'actualité et les enjeux soulevés au cours du débat public.

Le projet en lui-même
En quoi consiste le projet ? Quels en sont les enjeux ? Quelles seraient les conséquences sur l'environnement, l'économie, le paysage, etc. ? Quels sont les risques et nuisances du projet ?

Les informations sur le projet ont été données en deux temps :

- d'abord au début du débat public : tous les médias ont alors présenté le projet, de façon plus ou moins approfondie, en s'appuyant sur les documents de 4Gas.
- puis, au fur et à mesure du débat en fonction des réunions thématiques : ce sont surtout les médias régionaux qui ont alors diffusé des informations plus poussées sur les thèmes abordés (Sud Ouest, le Journal du Médoc).

Le débat public
A quoi sert le débat public ? Qui est la CPDP ? Quel est son rôle ? Quel est le calendrier et l'organisation du débat public ? Que va-t-il se passer après le débat public ? Si les médias ont retranscrit les critiques de certains acteurs à l'encontre du débat public (un dossier du maître d'ouvrage incomplet ou des critiques sur la neutralité de la commission), en revanche les journalistes eux-mêmes n'ont jamais remis en cause le principe du débat public ou la CPDP.

Les prises de position
La presse relate les différentes prises de position des acteurs, qu'ils soient institutionnels, élus ou associatifs. Les acteurs qui s'expriment dans la presse le font généralement aussi par des contributions versées au débat public, en réunion ou dans les cahiers d'acteur. La presse locale a relayé également les délibérations des communes relatives au projet.

Le débat public sur le projet de terminal méthanier a suscité des réactions très vives, opposant les «pour» et les «contre», autant lors des réunions publiques qu'en dehors, notamment dans les communes de la Pointe du Médoc.


Les médias dans le débat public

Les médias se sont fait l'écho de ces réactions :

- sur les réunions publiques : *«les débats tournent à l'usine à gaz»* (20 Minutes), *«Un nouveau débat houleux à Soulac»* (Sud Ouest Gironde), *«le débat tourne mal»* (Aujourd'hui)
- sur les relations entre les acteurs : *«le débat sur le terminal méthanier fait régner une ambiance pesante sur la commune»* ou *«le village coupé en deux»* (Le Journal du Médoc).

• Les médias intéressés par le «hors débat»

Au-delà de la mobilisation des acteurs et de la population dans le cadre légal du débat public les médias ont été alimentés par des actions et déclarations «hors débat» dont ils se sont largement fait l'écho.

Par exemple, avant le débat public, les opposants associatifs ont organisé des réunions, des manifestations et par deux fois, ils se sont réunis sur des plages pour former des «phrases humaines» qui pouvaient être photographiées du ciel.

La CPDP a regretté certaines déclarations non fondées qui remettent en cause le bon déroulement du débat, notamment celle du Secrétaire d'Etat aux Transports, qui jugeait qu'il y avait eu «faute» du Président de la CPDP.



PARTIE II

LE CONTENU DU DÉBAT PUBLIC



I - L'OPPORTUNITÉ ET LA FINALITÉ DU PROJET



Premières à avoir été soulevées dans le débat, les questions de l'opportunité du projet méritent d'être examinées en début de compte-rendu car elles dépassent le cadre régional et elles rebondissent sur les positions nationales. Les choix nationaux seront traités en premier avant d'aborder les sujets régionaux et enfin les enjeux locaux.

1 - La politique énergétique nationale

Le rapport Syrota de la commission «Énergie», mise en place par le Centre d'analyse stratégique et présidée par Jean Syrota, sur les perspectives énergétiques de la France à l'horizon 2020-2050, a été remis au gouvernement le 25 septembre 2007 précédé d'un rapport d'orientation en avril 2007. Il traite des matières premières énergétiques, des émissions de gaz à effet de serre, des pénuries d'énergie et, bien sûr, des terminaux méthaniers[34].

Ces derniers sont présentés comme *«des équipements utiles pour assurer la diversification des approvisionnements de gaz naturel liquide et en conséquence, la sécurité de la France».* Mais les projets en débat public (Dunkerque, Antifer, Le Verdon) ne relèvent pas d'une décision nationale car ils sont portés par des industriels privés, responsables de leurs investissements.

L'audition publique du 9 octobre au Palais des Congrès à Bordeaux était axée sur le thème de la politique énergétique et du marché du gaz. La Commission particulière du débat public avait sollicité l'intervention de la DGEMP (Direction Générale de l'Energie et des Matières Premières) du MEDAD (Ministère de l'Ecologie, du Développement et de l'Aménagement durables). C'est Florence Tordjman, Directrice adjointe, qui a présenté très clairement la situation en quatre grands points : la production du gaz en Europe, la politique énergétique de la France, l'ouverture du marché de l'énergie à de nouveaux fournisseurs et le prix du gaz.

La production de gaz en Europe

L'Union Européenne connaît une diminution de sa production de gaz et une augmentation des importations par gazoducs. Plusieurs pays (Espagne, Etats-Unis, Canada, Italie, Royaume-Uni) ont des projets de terminaux méthaniers car les approvisionnements par gazoducs sont incertains et présentent des risques évidents de dépendance politique vis-à-vis des pays fournisseurs (Russie, Algérie, Egypte…). Les terminaux méthaniers permettent de s'approvisionner à des sources de plus en plus lointaines (Australie, Indonésie, Nigeria…) et le marché gazier européen peut être, selon Florence Tordjman, demain plus fluide grâce à des terminaux méthaniers.

Enfin, l'Europe s'est fixé un objectif de libéralisation des secteurs de l'énergie (Directive Européenne Gaz du 22 juin 1998, Directive Européenne Gaz du 26 juin 2003) et d'intégration des marchés européens.

La politique énergétique de la France

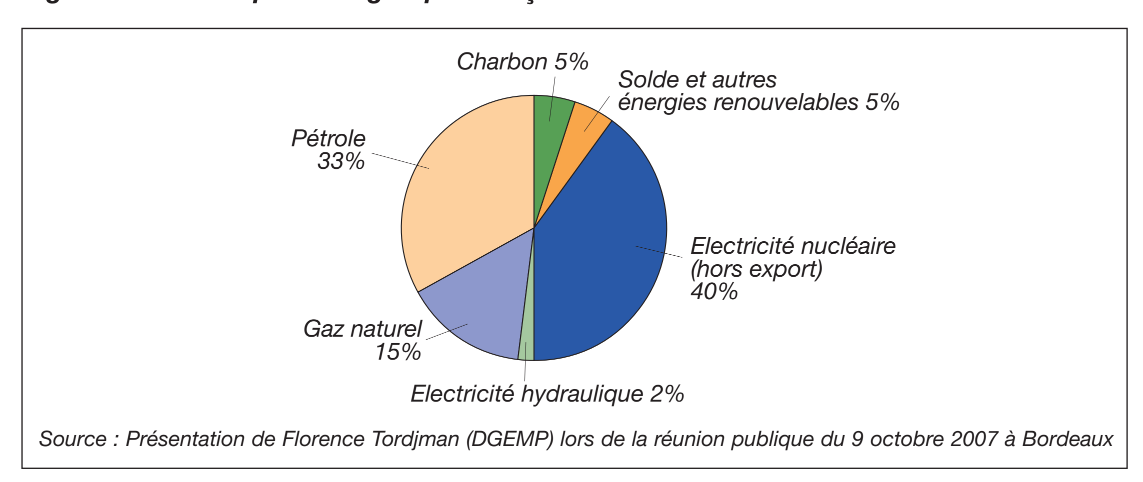
Elle est fondée sur la recherche permanente de la sécurité d'approvisionnement du pays. Suite à un grand débat national sur l'énergie[35] en 2003 et en 2004, la loi du 13 juillet 2005 a défini les grands principes de la politique énergétique : maîtriser la croissance de la demande (2% par an), développer les énergies renouvelables (10% en 2010 ; 20% en 2020) et développer de nouvelles filières comme les agrocarburants.

---

[34] Rapport consultable sur www.strategie.gouv.fr. Perspectives de la France à l'horizon 2020-2050.

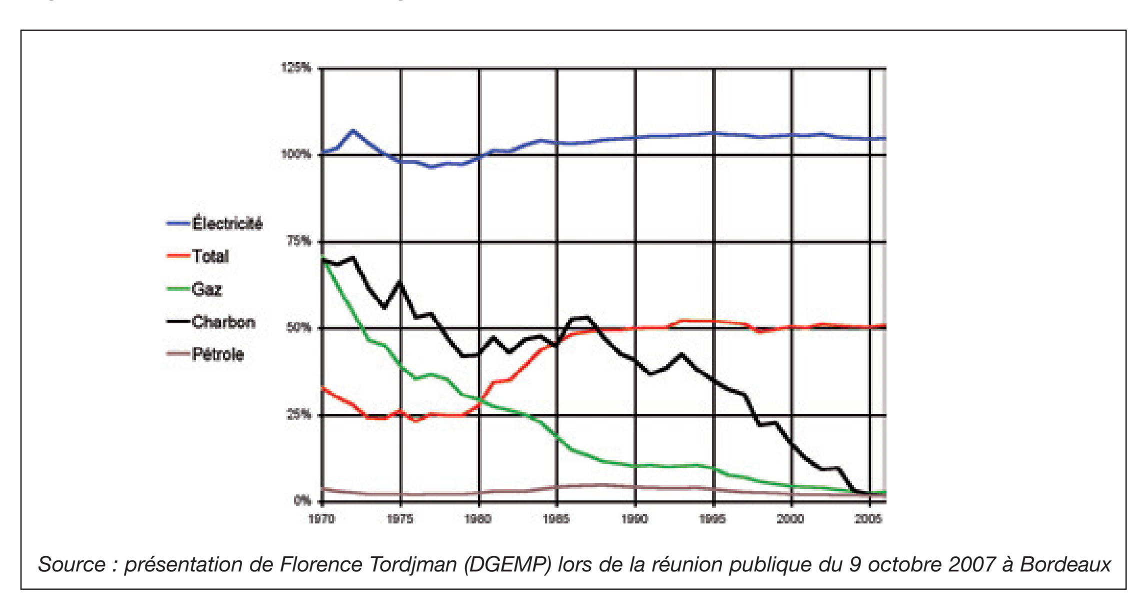
[35] Rapport de Jean Besson – parlementaire en mission auprès de Nicole Fontaine, Ministre déléguée à l'industrie «une stratégie énergétique pour la France» : www.débat-energie.gouv.fr.

Figure 2 – Le bouquet énergétique français en 2006



Source : Présentation de Florence Tordjman (DGEMP) lors de la réunion publique du 9 octobre 2007 à Bordeaux

Figure 3 – Evolution des énergies en France



Source : présentation de Florence Tordjman (DGEMP) lors de la réunion publique du 9 octobre 2007 à Bordeaux

Plusieurs élus ont reporté les paroles du Président de la République lors de son discours du 25 octobre 2007 dans le cadre du Grenelle de l'Environnement, concernant l'obligation d'étudier dans les projets le coût pour la biodiversité.

«Très clairement, un projet dont le coût environnemental est trop lourd sera refusé»[36].

«Je rappelle qu'au Grenelle de l'Environnement, il a été dit, acté, que tout grand projet serait étudié en fonction de l'impact sur le développement durable, sur le bilan CO_2 et sur la biodiversité…»[37]

Le gaz naturel occupe 14,7 % du bouquet énergétique français. Selon Mme Tordjman, la demande de gaz est en croissance soutenue de plus de 2 % par an. Le rapport sur la planification pluriannuelle indicative des investissements (P.P.I) remis au Parlement estime que la France a besoin au minimum de six nouveaux cycles combinés à gaz pour produire de l'électricité d'ici 2015 (environ 28 TWH = térawattheure : milliers de milliards de watts par heure : 10^{12}).

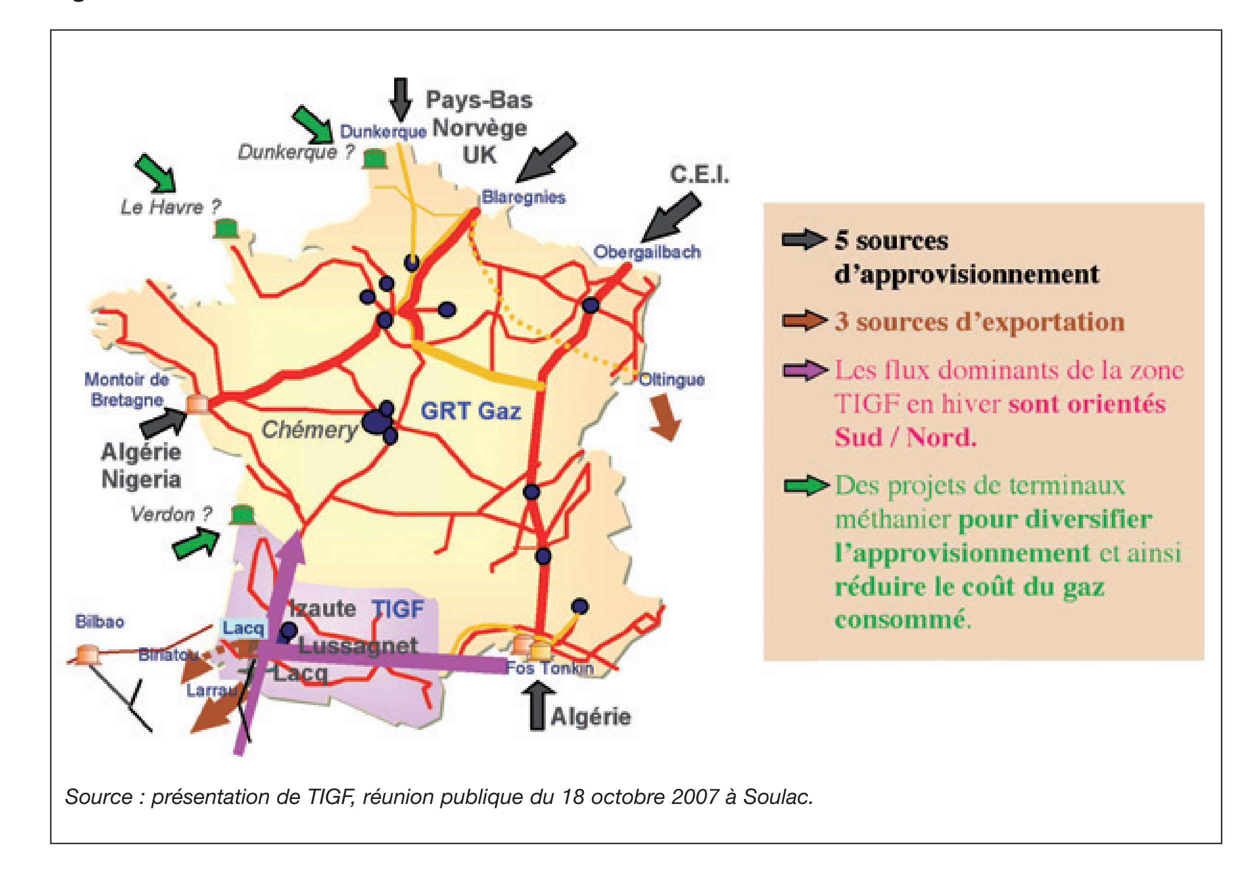
[36] Didier Quentin, Député de Charente-Maritime, Vice-président du Conseil Régional de Charente-Maritime, réunion du 29/10/07 à Royan.
[37] Xavier Pintat, Maire de Soulac, Sénateur de la Gironde, réunion du 8/11/07 à Soulac-sur-Mer.

L'ouverture du marché de l'énergie à de nouveaux fournisseurs

La loi n° 2003-8 du 3 janvier 2003, la loi du 9 août 2004 et celle du 7 décembre 2006 ont changé le paysage en ouvrant totalement aujourd'hui le marché de l'énergie avec l'apparition de nouveaux fournisseurs : EDF, Electricité de Strasbourg, Poweo, Altergaz. De trois fournisseurs de gaz, nous sommes passés à 70 opérateurs sur le territoire français.

Le réseau de transport est actuellement réparti entre deux opérateurs qui se partagent le territoire : TIGF (Total Infrastructures Gaz de France) au Sud et GRT Gaz au Nord.

Figure 4 – L'acheminement et la circulation du Gaz Naturel en France.



Source : présentation de TIGF, réunion publique du 18 octobre 2007 à Soulac.

Les deux terminaux méthaniers français actuels sont exploités par GDF (Gaz de France) : Fos-sur-Mer depuis 1972 et Montoir-de-Bretagne en service depuis 1980. Un nouveau terminal est en construction à Fos-Cavaou dont la répartition de capital sera de 30% pour Total et de 70% pour GDF.

La France consomme aujourd'hui 530 TWH de GNL, en importe 30% (soit 160 TWH). Elle exploite pratiquement au maximum ses capacités de regazéification (86%) et elle est passée en 2005 très près de la rupture d'approvisionnement à cause d'un hiver froid. Le développement des capacités d'approvisionnement pourrait donc générer une baisse du prix du gaz pour les consommateurs.

4Gas souhaite s'inscrire dans cette perspective européenne et a décidé de construire un terminal méthanier en France, au Verdon-sur-Mer, après avoir achevé un terminal au Pays de Galles (Milford Haven) dont la mise en service est prévue pour mi-2008. La société a également un projet à Rotterdam. 4Gas considère que la France dépend à 98% des importations et que le terminal méthanier du Verdon répondrait à une réelle demande.

Mais ces données sont contestées par les opposants, en particulier par les parlementaires.

Un certain consensus est toutefois apparu sur le fait que **les trois projets de terminaux pourraient se trouver en concurrence avec des enjeux considérables :** des investissements lourds, des règlementations de sécurité, des fournisseurs, des clients et, en conséquence, la rentabilité hypothétique.

Xavier Pintat, Président de la CDC de la Pointe du Médoc et Sénateur-Maire de Soulac-sur-Mer, est d'accord sur les grandes orientations mais il considère que les trois projets de Dunkerque, Antifer et Le Verdon-sur-Mer se rivaliseraient. En effet, la France disposerait de 62 milliards de m^3, soit 12 milliards de m^3 de plus que la consommation française (50 milliards de m^3) :

«La consommation française de gaz est aujourd'hui de 50 milliards de mètres cubes par an. Elle est stable ; elle est plutôt prévue en diminution du fait des économies d'énergie, des hautes qualités environnementales dans les habitations, etc. Nous stockons aujourd'hui 17 milliards de mètres cubes par an sous forme de GNL. Les décisions sont quasiment prises : Fos-Cavaou l'année prochaine, d'ici 2014, Montoir. Nous devrions passer de 17 à 32 milliards de mètres cubes de stockage de GNL entre l'extension de Montoir et la mise en service de Fos-Cavaou. A ces 32 milliards de mètres cubes prévus d'ici 2014, si l'on rajoute les trois opérations Dunkerque, Montoir et le Verdon, nous allons arriver à 62 milliards de mètres cubes de stockage par an, à rapprocher des 50 milliards»[38].

Il craint donc un risque de surcapacité et signale que le ministère de l'Industrie a indiqué, dans le plan indicatif pluriannuel des investissements dans le gaz, un seul terminal méthanier à l'horizon 2013. Il demande l'étude de marché que 4Gas aurait réalisée, avec des perspectives de marché en Espagne et en Italie.

La justification du projet de 4Gas pour répondre aux besoins du marché espagnol a suscité de vives réactions : *«Quel est l'intérêt d'implanter un terminal méthanier au Verdon pour desservir l'Espagne ou l'Italie ?»*[39]

Laure Curvale, Vice-présidente de la Communauté Urbaine de Bordeaux, chargée de la maîtrise de l'énergie, s'interroge sur les réserves de gaz en énergies fossiles : *«Le gaz, malgré tout, est une énergie fossile. Vous avez rappelé que nous avions des réserves limitées. De ce point de vue, cela reste une énergie épuisable et on raisonne dans le court terme»,* et souhaite la réduction de la consommation d'énergie et le développement des énergies renouvelables. Dans le même sens, elle souligne que le gaz naturel liquéfié n'est pas une énergie propre et demande le bilan énergétique précis d'un terminal méthanier.

Une autre contestation sur l'opportunité des terminaux méthaniers vient du **Grenelle de l'Environnement.** Cette très large consultation publique organisée par Jean-Louis Borloo (Ministre d'Etat de l'Ecologie, du Développement de l'Aménagement durables), à l'automne 2007, a donné lieu à la remise en cause des projets d'investissements à forte incidence sur l'environnement.

Sur une quarantaine de questions relatives à la politique énergétique de la France qui ont été adressées à la Commission particulière du débat public, plusieurs portent sur **la préférence du public en faveur des énergies renouvelables du type éoliennes ou photovoltaïques,** qui elles, n'émettent pas de gaz à effet de serre.

«Pourquoi ne propose-t-on pas des énergies renouvelables type éoliennes et une industrie du photovoltaïque dans le Médoc ?»[40]

«Quelle est la justification de ce projet lorsque l'on sait que les centrales nucléaires ne tournent pas à 50% de leur capacité, lorsque que les 5 sites méthaniers en France suffisent amplement à la consommation actuelle? Plus écologique, préférons les éoliennes : moins néfaste sur la faune, la flore, le tourisme et sur la démocratie»[41].

«Ne pensez-vous pas que notre région qui est vouée au tourisme tant au niveau français qu'européen devrait plutôt être un lieu d'expérimentation et de développement des énergies renouvelables et non polluantes»[42].

---

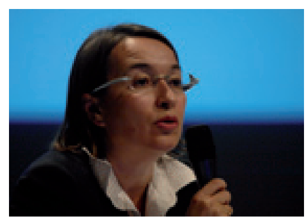
[38] Xavier Pintat, audition publique de Bordeaux du 9/10/07.
[39] Jacques Dumas, Crouzillac, question du 15/10/07.
[40] Gisèle Abuaf, question reçue le 2/09/07.
[41] Monsieur Laporte, question reçue le 15/10/07.
[42] Jimmy Alfred, question reçue le 7/11/07.

Le prix du gaz

• Un impact positif du fait de la multiplication d'installations de terminaux en France ?

Selon TIGF, l'Union européenne fait le pari qu'en fluidifiant le marché - le transport du gaz représentant environ 10 % du coût à la consommation finale - et en favorisant les importateurs de gaz, le prix de la molécule de gaz va diminuer.

A l'occasion de l'audition publique du 9 octobre 2007 sur la politique énergétique de la France, Florence Tordjman[43] confirme **le nombre limité de points d'approvisionnement en gaz** et *«qu'il est essentiel d'apporter de la fluidité au marché gazier européen qui en a peu (…) Nous espérons qu'en important plus de liquidités sur le marché européen, nous allons véritablement développer des bourses de gaz, d'électricité, et avoir un prix plus abordable pour l'énergie gazière. C'est une préoccupation importante pour nous.»*



Florence Tordjman, DGEMP du MEDAD

De plus, avoir plusieurs terminaux méthaniers, même concurrents, n'est pas considéré par M[me] Tordjman comme un problème : *«Il est peut-être utile d'avoir un peu de surcapacité en gaz afin de permettre aux consommateurs d'avoir accès à une énergie moins chère demain».*

Mais le collectif Une Pointe pour tous juge cet argument non justifié *«puisque, depuis la libéralisation du marché du gaz ouverte aux industriels en juillet 2004, le prix du gaz a fortement augmenté et qu'il reste indexé sur le prix du pétrole»*[44].

La détermination du prix du gaz est restée une question phare dans le débat *«On a l'air de dire que la concurrence va permettre une baisse des prix mais comment ces prix sont-ils déterminés ?»*[45]

«Je crois même que les principaux responsables de notre pays en matière énergétique sont incapables de nous dire, pour les deux années à venir, quel sera le prix de l'énergie, a fortiori celle du gaz», s'inquiète Antoine Préault, chargé de mission à la Fédération nationale des régies et collectivités consommant de l'électricité.

Florence Tordjman a donc expliqué que *«les prix de l'énergie sont relativement cycliques.»* Le prix du gaz est en effet indexé sur le prix du pétrole, donc l'éventualité de baisse du prix du gaz pour les consommateurs semble s'éloigner avec la hausse du baril de pétrole fin 2007.

Et à l'intervention d'Alain Hecho lors de la réunion du 9 octobre 2007 à Bordeaux, *«Qu'est-ce qui nous assure qu'il n'y aura pas entente entre les distributeurs de gaz, comme ça a été le cas avec les opérateurs de téléphonie mobile ?»,* Florence Tordjman poursuit sur l'existence d'une commission d'enquête chargée de vérifier l'existence éventuelle d'ententes sur les prix de l'énergie.

Pour le marché régional du gaz, Michel Tonnany, Directeur clients de Gaz de Bordeaux[46], assure qu' *«il y a des augmentations mais aussi des baisses : entre octobre 2006 et octobre 2007, le prix du gaz a baissé, pour les tarifs de Gaz de Bordeaux, de 3%.»*

• Un impact positif du fait de la proximité géographique du terminal ?

Lors de l'audition publique du 9 octobre, le représentant de Gaz de Bordeaux a d'abord présenté le constat du manque d'approvisionnement de gaz dans le Sud-Ouest comme une réalité technique qui impacterait le prix de revient : *«Le transport est, à la différence de l'électricité, directement lié à la distance. C'est la raison pour laquelle le fait qu'il n'y ait pas de point d'injection au niveau global du Sud-Ouest pose un problème».*

[43] Directrice de la Direction générale de l'énergie et des matières premières (DGEMP) du ministère de l'Environnement et du Développement durables (MEDAD).
[44] Collectif Une Pointe pour tous, Cahier d'acteur n°6.
[45] Maryse Durand-Lasserve, réunion du 9/10/07 à Bordeaux.
[46] Société d'économie mixte, Gaz de Bordeaux est l'opérateur historique de la distribution de gaz depuis 180 ans, dans 47 communes autour de Bordeaux. Avec 205 000 clients et 3 500 km de réseau de canalisations, la société a un poids très important dans l'économie girondine. Le siège social est à Bordeaux avec la ville de Bordeaux comme actionnaire principal.

Cette dernière remarque a suscité de nombreuses questions, notamment de la part de Philippe Lucet, du collectif Une Pointe pour tous : *«Une étude de faisabilité précise a-t-elle été faite, en particulier par rapport au coût du gazoduc ? Comment sont établis les plans de financement ? À partir de quelles données est établi le coût du transport ?»*[47].

Mme Tordjman a précisé que *«le prix du transport et de la distribution sont globalement marginaux et que le transport représentait moins de 10% du prix du gaz»* mais a confirmé les propos de Gaz de Bordeaux sur le fait que *«les consommateurs du sud de la France payaient leur gaz plus cher que les consommateurs du nord».* Le développement de Fos-Cavaou en 2008 devrait ramener plus de liquidités sur le marché gazier, avec à terme, plus de concurrence et donc éventuellement, faire diminuer les prix.

Dans sa contribution du 28 novembre 2007, la section CGT du Port Autonome de Bordeaux soutient également cette argumentation, prenant acte de la diminution de la production de gaz naturel sur le bassin de Lacq, près de Pau (Pyrénées-Atlantiques), dont le gisement devrait s'épuiser en 2013. *«Sur le plan régional, la fermeture du site de Lacq et les ressources en gaz que l'exploitation de ce gisement procurait à l'Aquitaine, rend nécessaire la création d'un point d'entrée sur le territoire.»*

En effet, le gisement de Lacq (Pyrénées-Atlantiques) a alimenté la région Aquitaine depuis une cinquantaine d'années. Il est aujourd'hui très près de son extinction et il ne fournit plus que 2% des besoins de la France.

L'Union des industries chimiques d'Aquitaine précise également que *«l'approvisionnement en méthane reste une question essentielle pour un grand nombre d'entreprises du Bassin* [de Lacq]*»*[48].

Dans son cahier d'acteur n°6, le collectif Une Pointe pour tous considère non recevable l'argument évoqué d'une baisse du coût d'acheminement régional du gaz en cas d'installation de 4Gas au Verdon : *«Aucune donnée chiffrée n'a été présentée et le seul coût du gazoduc à construire pour raccorder le terminal projeté à l'artère de Guyenne (400 à 500 millions d'euros) pourrait au contraire compromettre singulièrement la rentabilité globale du projet et sa viabilité économique».*

2 - Les positions des acteurs girondins et aquitains

La Commission particulière du débat public a noté la position de certains acteurs girondins et aquitains. Elle a également constaté que le Conseil Régional d'Aquitaine, le Conseil Général de la Gironde, le SMIDDEST et le Syndicat mixte pour le Développement du Pays du Médoc n'ont pas pris de position officielle pendant le temps du débat public.

Gaz de Bordeaux s'est montré très attentif au débat sur le projet du Verdon car il constate que le Sud-Ouest de la France est très dépendant de points d'approvisionnement situés soit au Nord, soit à l'Est. Le réseau national de transport n'a pas de point d'entrée dans la région du Sud-Ouest, ce qui est très important pour le coût final du gaz répercuté aux consommateurs - les frais de transport représentent 10% du montant de la facture finale. Par ailleurs, le gaz naturel qui présente des avantages par rapport aux produits pétroliers et au charbon va se substituer à ceux-ci pour produire de l'électricité. Michel Tonnany a conclu son intervention lors de l'audition publique du 9 octobre 2007 sur la politique énergétique et le marché du gaz, en précisant que sa société n'avait pas, à ce jour, conclu d'accord avec 4Gas, et que l'avenir de Gaz de Bordeaux ne dépendait pas de l'éventuelle réalisation du terminal au Verdon.

Le Nord-Médoc n'est pas aujourd'hui desservi par le réseau de distribution de Gaz de Bordeaux qui s'arrête à Pauillac. Si certaines personnes souhaiteraient être desservies, d'autres affirment ne pas avoir besoin de gaz pour leurs usages domestiques.

[47] Réunion du 9/10/07 à Bordeaux.
[48] Union des industries chimiques d'Aquitaine, contribution écrite reçue le 12/12/07.

Le Conseil Economique et Social Régional (CESR) a déclaré officiellement, après la réunion de son bureau le 28 novembre 2007, être favorable au projet du Verdon et il a développé ses arguments dans son cahier d'acteur n°18.

Le Directeur de l'**Agence du Développement Economique de la Gironde**, Robert Ghilardi de Benedetti a souligné le 9 novembre à la soirée thématique sur les enjeux économiques et sociaux du projet que l'enjeu pour le département semble important, vu l'investissement industriel lourd : *«le terminal serait un investissement déterminant pour le département et jouerait un effet de levier certain.»*

Le Conseil Régional d'Aquitaine n'a pas rédigé de cahier d'acteur, contrairement à sa pratique sur les trois précédents débats publics relatifs à des projets d'infrastructures routières ou ferroviaires. Le Vice-président, Alain Anziani, à la réunion de clôture du 29 novembre 2007, a cependant déclaré que le Conseil Régional était *«bien évidemment défavorable».*

Le Conseil Général de la Gironde n'a pas officiellement pris position et ne s'est pas exprimé durant tout le débat ni directement, ni indirectement. Il est pourtant un membre essentiel du SMIDDEST (Syndicat Mixte Interdépartemental pour le Développement Durable de l'Estuaire) avec le Conseil Général de la Charente-Maritime et les Conseil Régionaux d'Aquitaine et de Poitou-Charentes.

3 - L'insertion du projet sur le territoire de la Pointe du Médoc

4Gas a souligné les quatre raisons qui lui ont fait choisir le site du Verdon :

- le tirant d'eau supérieur à 12 mètres,
- l'accessibilité permanente au site pour les navires méthaniers,
- la disponibilité du terrain (19,50 ha ont été réservés),
- les clients potentiels pour le gaz issu du terminal.

Pascale Got, Députée du Médoc, s'est exprimée à la réunion de clôture du 29 novembre 2007 en constatant la situation sociale très critique de la Pointe du Médoc (4 000 demandeurs d'emploi et 1 500 Rmistes). Mais elle considère que *«le projet a des inconvénients environnementaux et des bénéfices pour l'emploi assez flous»*. Elle propose un autre projet de développement pour le Port Autonome de Bordeaux et demande au Conseil Régional d'étudier des *«projets liés aux énergies renouvelables».*

La Communauté de Communes de la Pointe du Médoc (CDC) considère que le projet de terminal méthanier au Verdon *«est incohérent sur le plan des risques pour les habitants, incompatible avec les projets immobiliers de Port-Médoc et n'a qu'une nature financière spéculative».* La Pointe du Médoc veut une politique de développement durable et non une industrie, à la fois polluante et nuisible au tourisme. Mais la CDC a refusé un projet d'éolienne en 2004, ce que beaucoup de participants aux réunions publiques ont souligné et regretté.

Annexe 14 ▶
Code de l'urbanisme

Le Port Autonome de Bordeaux, par la voix de son Directeur Général, Philippe Deiss, a déclaré sa volonté de développer des activités sur le site, dont la vocation industrialo-portuaire a été confirmée (décret du 5 janvier 2007 du Ministre de l'Equipement relatif aux *«projets d'intérêt général et opérations d'intérêt national»*[49]). Par ailleurs, il a rassuré les inquiétudes relatives à l'installation d'éventuelles industries pétrochimiques : *«le Port Autonome de Bordeaux ne développera pas ce type d'industries au Verdon».* La société ENDESA, groupe espagnol qui prévoit un terminal méthanier sur la commune du Verdon, a bien confirmé une réservation pour un terrain de 15 hectares pour un projet de terminal méthanier.

[49] Code de l'urbanisme - Annexe 14

Par ailleurs, la division Littorale de la DDE de la Gironde a précisé la faisabilité du projet sur la commune du Verdon au regard de la loi littoral et des documents d'urbanisme[50] :

«Les éléments qui s'appliquent aujourd'hui sont le schéma directeur de 2002 et le POS de 2003. Sur la zone UY «zone portuaire» sont autorisées les constructions à usage industriel et les installations et travaux nécessaires à l'activité portuaire. Il y a relativement peu de contraintes d'urbanisme sur cette zone. Il n'y a pas de hauteur maximum de constructions et pas de limitation de coefficient d'occupation des sols. L'instruction du Permis sera faite par la DDE»[51].

Le port de plaisance du Verdon, Port Médoc, est encore en phase de lancement avec 400 anneaux, soit la moitié de sa capacité (800 places). Il a un objectif à long terme de 1 200 anneaux. Le directeur, Monsieur Raut, estime que le terminal méthanier nuirait à l'arrivée de nouveaux plaisanciers et aux projets immobiliers. Il souligne que le nautisme crée de nombreux emplois : *«Port Médoc, ce sera 1 200 bateaux, donc 120, 140 emplois»*[52].

Quant à la **rive droite de l'estuaire,** la côte royannaise est unanime pour rejeter le projet qui n'apporterait rien de positif pour ses habitants. Les élus locaux, les associations de commerçants… se sont déclarés opposés au projet qui, selon eux, serait dangereux pour l'environnement de l'estuaire et préjudiciable à la bonne image touristique de la côte[53].

---

[50] DDE, contribution reçue le 22/10/07.
[51] Frédéric Painchault (Chef de la Division littorale de la DDE Gironde) à la réunion thématique du 8/11/07 à Soulac.
[52] Réunion publique du 8/11/07 à Soulac.
[53] Club des Hôteliers Restaurateurs de Royan et du Pays Royannais, contribution reçue le 23/11/07 ; SEPANSO, contribution reçue le 23/10/07.



II - LES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET



Tout au long du débat, le caractère naturel du territoire d'implantation du projet a été souligné par les élus, la population, les associations et les acteurs institutionnels. Ce caractère est recherché par les habitants, certains acteurs économiques mais également par les nombreux touristes qui choisissent chaque année la Pointe du Médoc ou la Côte royannaise pour passer leurs vacances. Les résidents de la Charente-Maritime ne voient d'ailleurs que des inconvénients au projet qui ne leur apportera aucune compensation aux préjudices subis.

Les aspects environnementaux les plus fréquemment soulevés au cours du débat concernent les atteintes à l'estuaire de la Gironde, espace naturel protégé, et à la richesse de la biodiversité locale.

Directement liés aux activités projetées, les impacts du projet sur le paysage, l'eau et l'air ont été exposés à de nombreuses reprises. Dans une moindre mesure, les conséquences sur les sols et le trafic ont été évoquées.

Concernant les atteintes à la qualité de vie, le bruit et les odeurs ont suscité des interrogations, de la même façon que la restriction de certains usages.

La fin de vie du site et son démantèlement ont été des sujets récurrents, tout comme les choix d'un développement durable à la Pointe du Médoc, qu'une partie de la population souhaite voir décidés.

1 - L'Estuaire de la Gironde, un ensemble naturel remarquable

L'estuaire de la Gironde, le plus grand estuaire d'Europe, abrite de nombreux écosystèmes. Il est non seulement fréquenté par des espèces migratoires (oiseaux) mais aussi par certaines espèces halieutiques protégées (anguilles et esturgeons). C'est à ces titres qu'il a été inscrit dans le réseau Natura 2000 par l'Union Européenne afin de préserver la diversité biologique et valoriser le patrimoine naturel du territoire.

Plusieurs personnes ont insisté sur le fait que des structures ont été créées à l'échelle de ce territoire afin de le valoriser et de le protéger, dont **le SMIDDEST et le Conservatoire de l'Estuaire** qui ont vocation à le faire connaître. Ce dernier rappelle dans son cahier d'acteur n°19, que *«si l'estuaire est le moins pollué d'Europe, il n'est pas exempt de pollution».* Il est notamment le réceptacle des polluants issus de deux bassins versants (Garonne et Dordogne), émanant de centrales nucléaires, de cultures intensives, de zones viticoles consommatrices de produits phytosanitaires, d'activités minières, urbaines et touristiques. De plus, la température de l'eau y est en constante élévation.

Beaucoup[54] se sont étonnés de la compatibilité du projet de terminal méthanier avec l'inscription de l'estuaire en zone Natura 2000. De la même façon, les contraintes qui s'imposent dans le cadre de la Loi Littoral (bande des 100 m) à des projets n'ayant pas un caractère industriel semblent disproportionnées[55].

Le Président de **la section régionale conchylicole de Marennes-Oléron,** François Patsouris, a également rappelé lors de la réunion du 29 octobre 2007 à Royan que l'avenir de la pêche estuarienne passe par la qualité des produits et du territoire.

[54] Philippe Faure, question reçue le 7/12/2007 ; Arnaud Dronet, question reçue le 10/11/07 ; Marie-Josée Dauzidou, question reçue le 30/10/07 ; Monique Dieulefit, question reçue le 9/10/07.

[55] Jean-Didier Millet, question reçue le 8/12/07 ; Michèle Périer, question reçue le 9/11/07 ; Jocelyne Guérin, question reçue le 18/09/07.

Dans le cahier d'acteur n°8, les représentants des **Pêcheurs Professionnels d'Aquitaine** ont exposé la fonction économique de l'estuaire où *«de nombreuses espèces maritimes sont tributaires des nourriceries côtières et estuariennes (sole, bar, anchois, maigre, plie, rouget,…). Il en est de même pour les espèces migratrices comme l'esturgeon, l'alose, le saumon et l'anguille et celles inféodées (huîtres, crevettes)».* L'estuaire est également le dernier gisement naturel d'huîtres qui sert au captage pour le bassin d'Arcachon et le bassin de Marennes.

Ils ont également souligné le fait que *«les fonctions écologiques de l'estuaire de la Gironde doivent être maintenues voire restaurées malgré une accumulation d'activités anthropiques impactantes».* Il existe par ailleurs à proximité du site du Port Autonome de Bordeaux, cinq fermes aquacoles qui s'interrogent sur les risques de l'eau chlorée pour les crevettes.

La Fondation Nicolas Hulot considère quant à elle que *«la vocation du plus grand estuaire naturel d'Europe se doit d'être confortée»*[56].

2 - La biodiversité et le patrimoine

Outre l'estuaire, d'autres **zones naturelles sensibles** ont été évoquées à proximité du site, notamment les zones humides et les marais maritimes, dont ceux du Conseiller et du Logit.

Comme l'a souligné l'association Curuma[57], ces espaces subissent déjà depuis plusieurs années des atteintes, notamment en ce qui concerne l'envasement qui empêche l'absorption de l'excès d'eau lors de fortes pluies ou de grandes marées. L'eau douce y est de moins en moins présente, *«n'offrant plus la pleine capacité en tant que zone de refuge, d'alimentation ou de reproduction pour de nombreuses espèces»*[58].

Comme l'a rappelé un expert du Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel, Eric Montes, lors de la réunion du 27 septembre 2007 à Soulac, il existe également à proximité du site du projet des Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF) émanant de l'inventaire national prévu par le Code de l'Environnement, des Zones Importantes pour la Conservation des Oiseaux (ZICO) et des Zones de Protection Spéciale (ZPS) issues de la directive européenne «Oiseaux».

De même, les marais du bas Médoc sont, tout comme l'estuaire, classés en zone Natura 2000. Au sud du site, un secteur est devenu très important en ce qui concerne l'hivernage et la halte migratoire de l'avifaune. Il ne faut pas non plus oublier les petits invertébrés qui représentent la ressource alimentaire pour les oiseaux d'eau et qui pourraient être impactés par les rejets.

Le Directeur de l'exploitation du Port Autonome de Bordeaux, Julien Bas, a précisé lors de la réunion du 8 octobre 2007 à Royan que *«sur les 950 hectares que gère le port sur le site du Verdon, 650 hectares sont déjà consacrés à des fonctions purement environnementales».* En effet, 70 hectares ont été rétrocédés à l'Office National des Forêts, une autre partie est dédiée à la préservation du Marais du Conseiller et certains terrains ont été libérés pour permettre la construction du port de plaisance Port-Médoc.

Des espèces pouvant être impactées au cours des travaux ou lors de l'exploitation du terminal ont été signalées : cistude d'Europe, chauve-souris, etc.

De façon générale, le manque de précisions concernant l'évaluation des incidences du projet sur la faune et la flore a été mentionné par de nombreux intervenants[59] et notamment s'agissant du gazoduc[60]. Le directeur de la DIREN d'Aquitaine, Jean-Pierre Thibault, a également rappelé, au cours de la réunion du 27 septembre 2007 au Verdon-sur-Mer sur les enjeux environnementaux du projet, que dans le cas d'espèces ou d'habitats prioritaires, la directive européenne (Natura 2000) prévoit une autorisation de la Commission Européenne.

De même, la qualité du **patrimoine naturel et historique** (Phare de Cordouan) a été soulignée.

---

[56] Fondation Nicolas Hulot, Cahier d'Acteur n°16.
[57] Association développant des actions destinées à contribuer à la réhabilitation, la gestion et la valorisation des marais maritimes de la Pointe du Médoc.
[58] Association Curuma, Cahier d'Acteur n°12.
[59] Jimmy Alfred, question reçue le 17/11/07 ; Yves Herviot, question reçue le 30/10/07 ; Collectif Une Pointe pour tous, question reçue le 3/10/07.
[60] Monsieur Montmartin, question reçue le 4/12/07 ; Gilles Vatbled, question reçue le 3/12/07.

3 - Les impacts environnementaux du projet

Sur le paysage

A travers les documents fournis par le maître d'ouvrage, les exposés et présentations réalisés au cours des réunions publiques, le paysage a constitué tout au long du débat public un aspect important du projet. Les remarques formulées ont été différentes si l'on considère le territoire dans sa globalité, que l'on se situe du côté royannais ou que l'on se place à proximité du site.

D'un point de vue général, la LUR (Ligue Urbaine et Rurale) dans son cahier d'Acteur n°10 souligne l'incohérence de l'implantation des cuves dans un paysage relativement plat du **côté médocain.** Les grues du terminal porte-conteneurs ne sont pas considérées, à l'heure actuelle, comme une «fracture» dans le paysage.

C'est donc l'approche de ce thème par le maître d'ouvrage qui est souvent remise en cause.

Marguerite Mercier, spécialiste du paysage, précise la nécessité *«d'une vraie approche paysagère contemporaine, alliée aux approches environnementales et socioéconomiques qui aiderait à construire ce type de projet en corrélation avec les contraintes techniques au sens large du terme»*[61].

Le débat a été l'occasion de prendre connaissance de la charte paysagère et environnementale de l'estuaire de la Gironde élaborée par le SMIDDEST, dans laquelle, il est indiqué *«le paysage n'est plus seulement le produit involontaire d'activités multiples individuelles, mais devient l'expression d'un intérêt pour la qualité du cadre de vie».*

Du côté de la **Charente-Maritime,** l'implantation des cuves est vécue du point de vue de l'impact visuel comme la perte d'un équilibre touristique et donc économique. Les résidents sont inquiets des répercussions de la dégradation du paysage sur le prix de l'immobilier[62]. Le Comité Départemental du Tourisme de Charente-Maritime mentionne qu'une *«étude nationale menée par le ministère du Tourisme en 2004 a indiqué que cette beauté des paysages et ces qualités environnementales étaient le premier critère permettant de positionner la France par rapport à ses concurrents, notamment espagnols et italiens»*[63].

Le droit du maître d'ouvrage de disposer d'un bien commun est attaqué. Par extension, la population royannaise demande quelles sont les protections que le maître d'ouvrage envisage de mettre en place pour les préserver de cette *«pollution visuelle»*[64]. Les habitants et les propriétaires de résidences secondaires de la Pointe du Médoc considèrent également que l'implantation du terminal impliquerait une dégradation de l'image naturelle du site qui deviendrait de fait industriel. Le patrimoine paysager est une valeur fondamentale qui serait affectée par la dimension des installations envisagées[65].

Les touristes qui recherchent cet environnement naturel ne trouveraient plus le même attrait à la Pointe du Médoc[66]. La localisation du site méthanier impacterait la plage de la Chambrette et Port Médoc. Dans le premier cas, ce sont les activités récréo-balnéaires qui seraient touchées (baignade, activités nautiques), dans le second, c'est le développement économique du port de plaisance qui serait affecté par le paysage, d'autant que celui-ci est le premier *«port vert»* de France[67].

4Gas et les acteurs favorables au projet répondent que les terminaux en activité n'ont pas modifié ces usages[68].

---

[61] Marguerite Mercier, contribution reçue le 19/11/07.
[62] Gabriel Roy, question reçue le 26/11/07 ; Christian Pallier, Les Amis de St Georges, question reçue le 12/10/07 ; Serge Baron, question reçue le 10/10/07 ; André Herduin, question reçue le 21/09/07 ; Christophe Lumineau, question reçue le 12/09/07.
[63] CDT de Charente Maritime, Olivier Amblard, contribution reçue le 4/12/07.
[64] Jean Didier Millet, question reçue le 6/11/07 ; José Salinas, question reçue le 12/10/07 ; Thierry You, question reçue le 19/09/07 ; Pierre Pinet, question reçue le 4/09/07.
[65] Jean-Pierre Mau, question reçue le 18/09/07 ; Michel Morinière, question reçue le 10/09/07 ; Marie-Noëlle Bladier, question reçue le 1/10/07.
[66] Syndicat départemental de l'hôtellerie de plein air de la Gironde - Cahier d'Acteur n°15.
[67] Nicole Badot, question reçue le 23/10/07.
[68] Union pour le Développement du Verdon-sur-Mer, Cahier d'Acteur n°20 ; CRCI Aquitaine et CCI de Bordeaux, Cahier d'Acteur n°9.

Les mesures prévues par le maître d'ouvrage pour minimiser l'impact visuel sont critiquées par leur manque de précision (types de plantation, hauteurs, principes) et dans leur pertinence (cuves enterrées).

«Une dune serait-elle une barrière efficace pour les personnes situées sur la plage de la Chambrette ? Quelle technique peut être mise en œuvre, compte tenu de la hauteur recherchée, pour ériger une dune qui permettrait de cacher le terminal? Combien de temps sera nécessaire pour que les plantations se développent ?»[69]

Sur l'eau

De nombreuses voix[70] se sont élevées pour décrire les impacts potentiels du projet sur l'eau. Ainsi que l'explique la Commission Locale de l'Eau (CLE) concernant le **Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux de la Gironde (SAGE),** seules les nappes souterraines de l'Eocène et du Crétacé existent dans le secteur concerné[71]. Or, celles-ci servent à l'alimentation en eau potable des populations locales et sont d'une part, *«localement en limite de surexploitation»* et d'autre part, *«soumises à un risque de salinisation dont les effets sont déjà constatés sur la bordure estuarienne».* Cette situation pourrait se traduire par des restrictions d'usage de l'eau si la pression dans les nappes concernées était jugée insuffisante. Ceci s'est traduit dans le SAGE par un classement à risque du secteur.

Dans ce contexte, la question de la construction des cuves en béton, nécessitant des quantités importantes d'eau douce, a été posée[72]. Le maître d'ouvrage s'est engagé à mettre en place les moyens nécessaires pour ne pas augmenter les prélèvements de la ressource en eau potable, quitte à acheminer par bateau l'eau indispensable à la construction.

Il a été rappelé[73] que les captages d'eau potable devaient être protégés et que les périmètres de protection devaient être respectés, notamment pendant la phase de travaux.

Plusieurs points ont été abordés, au cours du débat, sur le procédé industriel utilisé dans la regazéification du GNL :

- **Les prélèvements d'eau dans l'estuaire** afin de réchauffer le gaz liquide pour le transformer en état gazeux : l'aspiration peut-elle impacter les milieux et certaines espèces ? Le point de prélèvement a-t-il été défini dans l'espace (à savoir non seulement sa localisation précise, mais également sa position par rapport au fond, à la surface et à la berge) ?[74]

  Les rejets, outre le flux qui peut également être source de perturbation des milieux et de son positionnement, posent le problème de l'ajout de substance chimique et de la température[75].

- **L'adjonction d'hypochlorite de sodium** utilisé pour entretenir les canalisations et éviter le développement des algues, même à concentrations faibles. En effet, le respect des limites de rejets réglementaires prête à discussion notamment en ce qui concerne les effets à long terme, en particulier sur les plus petites espèces[76].

  Les fermes aquacoles à proximité du site se sentent menacées par la diffusion de «javel» facilement absorbée par les espèces produites[77]. L'incidence des marées et des courants sur la dispersion du chlore mérite d'être prise en compte.

---

[69] Gisèle Andron, question reçue le 23/10/07 ; Arlette Baud, question reçue le 14/09/07 ; Yvon Rigault, question reçue le 21/09/07.
[70] Gilles Vatbled, question reçue le 4/11/07 ; Vincent Le Page, question reçue le 22/10/07 ; Manuel Murc, question reçue le 22/10/07.
[71] SAGE, contribution reçue le 9/10/07.
[72] Jean Louis Tripet, question reçue le 31/10/07 ; Alain Hecho, question reçue le 2/10/07.
[73] Association Curuma, Cahier d'Acteur n°12.
[74] Association Curuma, contribution reçue le 27/09/07.
[75] Christian Barrier, question reçue le 19/11/07 ; CCI de Gironde, question reçue le 22/10/07 ; Jean Paul André, question reçue le 28/09/07.
[76] Patrick Lapouyade, question reçue le 7/10/07 ; Audrey Tripet, question reçue le 5/10/07.
[77] Michèle Laporte, question reçue le 9/10/07.

Jacqueline Rabic, Secrétaire générale du Syndicat des Pêcheurs Professionnels de la Gironde, est intervenue à la réunion du 18 septembre 2007 à Mérignac pour exprimer *«l'inquiétude des pêcheurs quant aux prélèvements envisagés».* Il serait bon, selon elle, *«de prévoir une zone de décantation»*. Au cours de 30 dernières années, 150 entreprises de pêcheurs ont disparu. En compensation de la perte des écosystèmes, existe-t-il une redevance de pompage et de rejet ? Et si tel est le cas, qui en bénéficierait ?

- La **température des rejets.** Si certains ont déclaré qu'elle permettrait de compenser les rejets d'eau réchauffée de la centrale du Blayais, d'autres considèrent que les conséquences sont mal évaluées.

  L'IFREMER n'a d'ailleurs pas pu donner un avis[78].

  De plus, comme l'a soulevé un habitant de Meschers[79], *«le flux de l'eau dominant dans l'estuaire est en direction de l'océan même s'il est contrarié par les marées montantes. Dès lors l'impact de la masse d'eau froide n'aura pas la forme concentrique idéale visualisée sur les documents, mais plus une forme oblongue étirée vers la plage de la Chambrette.»*

Indirectement, le dragage nécessaire à la circulation des méthaniers (navires de grande taille) pourrait entraîner des conséquences négatives. Une pollution au cadmium, décrite par M.Etcheber[80] à la réunion du 27 septembre 2007 au Verdon-sur-Mer, bien connue des scientifiques locaux, est localisée dans les vases estuariennes. Le dragage pourrait, par sa fréquence, augmenter le risque de contamination et pourrait également être source de perturbations pour les milieux et les espèces.

Sur le bruit et les odeurs

Si les données **concernant le bruit,** fournies par le maître d'ouvrage, ont assez peu été remises en cause, certains aspects de l'activité projetée ne semblent pas avoir été pris en compte et ce manque de précisions pourrait minimiser les réelles nuisances sonores, au cours des travaux et lors du fonctionnement (trafic méthanier).

4Gas souligne que le gaz naturel est incolore et inodore. Lors des opérations de déchargement et de regazéification, il n'y a pas d'**émissions d'odeur,** pas plus que lors des autres activités du terminal. Par contre, pour des raisons de sécurité notamment la détection de fuites, on ajoute du THT (tétrahydrothiophène) avant le transfert dans le réseau de transport du gaz. Cette substance chimique d'odeur puissante est celle bien connue de l'«odeur de gaz».

Un des représentants de Total Infrastructures Gaz de France (TIGF) a expliqué au cours de la réunion thématique du 18 octobre 2007 à Soulac sur l'acheminement du gaz que les caractéristiques d'inflammabilité et son odeur *«pestilentielle et insoutenable»* rendent son confinement obligatoire tant durant son stockage que lors de son odorisation. TIGF ne conçoit pas d'utiliser un gaz non odorisé puisqu'il représente une barrière de sécurité supplémentaire, notamment lors de son transport par voie aérienne, dans la mesure où *«il permet aux gens de réagir»* en cas de fuite de gaz.

Sur l'air

Au cours de la réunion publique du 27 septembre 2007 au Verdon concernant les enjeux environnementaux du projet, l'association AIRAQ (AIR AQuitaine) a exposé qu'elle ne disposait pas actuellement de station fixe sur le territoire du Nord Médoc, mais qu'une station mobile pouvait être utilisée ponctuellement pour définir un état initial ou suivre des polluants classiques ou spécifiques. Sur demande des services de la DRIRE ou des élus locaux, l'implantation d'une installation fixe de surveillance pourrait être mise en place.

[78] IFREMER, contribution reçue le 3/12/07.
[79] J-P André, contribution reçue le 19/10/07.
[80] Géochimiste – Université de Bordeaux I.



Concernant la qualité de l'air à proximité du site, aux engagements du maître d'ouvrage de respecter les valeurs réglementaires, un particulier rappelle que ces valeurs sont des maxima au-delà desquels le législateur considère qu'il y a danger pour la santé.

Sur le sol et le sous-sol

La construction du terminal a soulevé la question des conséquences de l'implantation des cuves. Plusieurs participants[81] à la réunion publique du 22 octobre 2007 à Soulac ont demandé s'il y avait eu une étude des sols et des sous-sols.

Les informations quant aux techniques choisies pour la consolidation du sol constitué de remblais ont été jugées insuffisantes, même si le maître d'ouvrage a assuré qu'il s'agissait d'une procédure normale à ce stade du projet.

A plusieurs reprises, des intervenants[82] ont demandé quelle serait la provenance des granulats nécessaires à la construction des cuves, sachant que pour les projets de constructions locales, les prélèvements s'effectuent au large.

Sur le trafic et la circulation

Au cours de la période de travaux, la circulation sur la RD 1215 augmenterait. Compte tenu de la durée prévisible de la construction du terminal, certains, dont l'association Survivre sur la 215, craignent que les conditions de circulation sur l'axe unique menant de Bordeaux à la Pointe du Médoc (déjà réputé pour sa dangerosité) ne soient encore altérées.

En dehors de la période de travaux, le trafic routier lié à l'exploitation du terminal méthanier sera faible. Le gazoduc représente un mode d'acheminement propre limitant les émissions liées à ce trafic et les risques.

Sur les activités humaines

La population a manifesté son inquiétude concernant la possibilité de se voir imposer des limitations d'activités, notamment l'accès à la plage de la Chambrette :

«Les activités récréo-balnéaires (planche à voile, activités nautiques, loisirs) seraient-elles impactées ?»[83]

«Le Cercle Nautique du Verdon (CNV) est-il voué à disparaître ? La baisse de la température de l'eau pourrait-elle entraîner une désaffection des lieux, ajoutée aux atteintes au paysage et à l'arrêt des activités pendant les manœuvres des méthaniers ?»[84]

«La fréquentation de Port Médoc, port de plaisance engagé dans la réduction de ses impacts environnementaux, diminuerait-elle en cas d'implantation du terminal du fait de la dégradation du paysage et de ses usages ?»[85]

[81] Messieurs Mourguet et Wanie Puijk.
[82] Alain Hecho, réunion du 27/09/07 au Verdon ; Stéphane Saubusse, question reçue le 1/10/07.
[83] Roméo Caillaud, question reçue le 30/10/07.
[84] Cercle Nautique du Verdon, Cahier d'Acteur n°11.
[85] Florence Bernard, question reçue le 30/10/07.

La fin de vie du site et son démantèlement

Très vite s'est posée la question du devenir du site après exploitation. En effet, ainsi que l'a expliqué un habitant du Verdon-sur-Mer dès le 18 septembre 2007 à Bordeaux, malgré la démolition des anciennes cuves de la société Shell et la cessation des activités industrielles lourdes (terminal pétrolier), certains *«vestiges»* sont toujours visibles sur le domaine du Port Autonome de Bordeaux.

Interrogé par le public sur ses responsabilités concernant le démantèlement du site, le maître d'ouvrage s'est engagé à l'intégrer très en amont du projet dans l'étude d'impact, comme le prévoit la réglementation, et a indiqué qu'il se conformerait aux textes en vigueur en la matière.

La présence du fonds de pension américain Carlyle au capital de 4Gas à hauteur de 40% a donné lieu à plusieurs interrogations sur l'engagement pérenne de cet actionnaire et sur *«la robustesse du support financier du groupe Carlyle-Riverstone»*[86].

Les services de la DRIRE ont précisé au cours de cette réunion qu'il s'agissait dorénavant d'un point essentiel figurant dans l'arrêté préfectoral d'autorisation d'exploiter. Si des doutes apparaissaient sur la capacité des exploitants à se conformer aux prescriptions, des sanctions passant éventuellement par des consignations de sommes correspondant à leurs engagements pouvaient être réclamées.

Le Président du Port Autonome de Bordeaux a par ailleurs précisé qu'il existait une obligation contractuelle de remise en état du site en fin de contrat.

La question a été soulevée plusieurs fois[87] pour savoir si cette remise en état du site pouvait figurer au passif de la société en cas de vente.

4 - Autres questions du débat en relation avec l'environnement

Le choix d'un développement durable pour le territoire s'est affirmé tout au long du débat, pour que celui-ci ne soit pas uniquement soumis à des logiques économiques en termes d'aménagement. Dans ce contexte, plusieurs acteurs économiques des élus et des associations se sont prononcés pour une concertation plus concrète en la matière.

Un projet de parc marin a été évoqué par les élus de la rive droite, notamment par Didier Quentin, député de Charente-Maritime, à la réunion du 29 octobre 2007 à Royan.

Sans remettre en cause le projet, quelques personnes[88] ont demandé au maître d'ouvrage les compensations environnementales qu'il était disposé à mettre en place. Celui-ci s'est déclaré prêt à étudier toute proposition allant dans ce sens[89].

[86] Gilles Vatbled, question reçue le 26/11/07.
[87] Jean Didier Millet question reçue le 8/12/07 ; Vincent Jarnage, question reçue le 2/11/07 ; Collectif Une Pointe pour tous, question reçue le 3/10/07.
[88] André Bémant, question reçue le 24/10/07 ; Jacqueline Rabic, question reçue le 27/09/07 ; Jacques Lejaille, question reçue le 22/10/07.
[89] Henk Jonkman, réunion du 29/10/07 à Royan.



III - LES RISQUES LIÉS AU PROJET DU VERDON



Le thème du risque a été omniprésent dans toutes les réunions et, au centre du débat, dans la réunion du 22 octobre à Soulac intitulée «Quelles nuisances pour les habitants, quelle prévention des risques ?» à laquelle participaient Christophe Emiel, chargé de mission du Bureau des Risques Technologiques de la DPPR-MEDAD et Daniel Fauvre, adjoint du Directeur, Chef de la Division Environnement Industriel et Sous-Sol de la DRIRE Aquitaine.

La Commission a pu remarquer que lorsque sont abordés les problèmes de risques, il y a une méconnaissance de la règlementation, notamment relative aux Installations Classées Pour l'Environnement (ICPE) mais également un sentiment de peur et de crainte, et même d'angoisse :

«Ce n'est plus une rumeur, mais un réel projet, que celui de l'implantation d'un terminal méthanier dans la zone portuaire du Verdon-sur-Mer et dire toute la crainte, la peur de voir s'installer dans notre belle région du Nord Médoc, une réalisation industrielle qui risque de compromettre, non seulement notre cadre de vie, mais sa qualité même !»[90]

«En installant ce port méthanier au Verdon-sur-Mer, c'est une véritable bombe à retardement que vous installez»[91].

Dans l'ensemble du débat public ont été examinés les risques liés à la navigation, à la technologie, aux séismes et aux inondations, au terrorisme….

1 - Les risques liés à la navigation

La maîtrise des risques présentée a tenu compte des spécificités de l'estuaire de la Gironde et du port de Bordeaux qui traite, selon le Commandant Follin, 1 500 navires par an, soit 3 000 mouvements, dont les deux tiers au moins transportent des marchandises dites dangereuses (dont des tankers transportant du pétrole)[92].

Les questions posées ont essentiellement porté sur :

- Le risque de collision des méthaniers, par exemple avec un ferry ou avec un autre cargo :

  «En augmentant le trafic maritime dans la Gironde, on multiplie les risques de collision et de naufrage donc de pollution de l'océan. Nous ne pouvons pas prendre ce risque, la profession ostréicole ne le supporterait pas !»[93]

- L'entrée de l'estuaire de la Gironde et la présence des bancs de sable :

  «Que se passera-t-il si un méthanier vient à s'échouer et que l'on ne peut pas le sortir d'où il est ?»[94]

- L'attente des méthaniers :

  «Lors de mauvais temps (courants forts, houle, tempête), que ferez-vous de tous ces bateaux qui attendent en rade de Port Bloc, La Chambrette…. Que feront ces bateaux pour se protéger du mauvais temps ?»[95]

  «En cas de tempête en mer, où les navires méthaniers stationneront-ils ?»[96]

---

[90] Gérard Le Drean, contribution reçue le 8/08/07.
[91] Fanny Millet, contribution reçue le 18/09/07.
[92] Commandant Follin, réunion thématique du 22/10/07.
[93] Michel Bertin, contribution reçue le 10/10/2007.
[94] Christian Pallier, question reçue le 24/10/2007.
[95] Sophie Guyonneau, reçue le 31/10/07.
[96] André Chapuis, question reçue le 22/10/07.

- Les mesures de sécurité dans les terminaux méthaniers en activité durant l'accostage et durant l'amarrage :

  «Quelles vont être les contraintes de navigation imposées à tous les bateaux lors de l'amarrage des méthaniers aux pontons du Verdon ?»[97]

  «Combien de remorqueurs sont nécessaires dans la phase d'accostage ?»[98]

  «Le ponton d'accostage existant sera-t-il refait entièrement ou seulement rafistolé ?»[99]

Les risques liés à la collision

Beaucoup de questions ont porté sur le risque de collision avec des bateaux de plaisance, et notamment avec les bateaux de pêche, certains soulignant l'incompatibilité du trafic de méthaniers avec la vie locale du fait de l'étroitesse du chenal d'entrée, appelé aussi "passe de l'ouest" faisant de 300 mètres à 550 mètres de large.

«L'étude sur les dangers ne mentionne pas les risques liés aux transports par bateaux et les risques spécifiques de la configuration particulière du chenal. L'encombrement de la Gironde pour les manœuvres, échouages, risques de collision, les risques de déversement du terminal, le GNL directement en contact avec l'eau»[100].

• Réglementations et responsabilités

Le Port Autonome de Bordeaux a rappelé les règles de navigation (règle 9 du règlement international pour prévenir les abordages en mer), spécifiant que *«la cohabitation entre les diverses activités maritimes n'était possible qu'à condition de respecter ces règles … Cette obligation ne constitue pas une contrainte à l'activité des ports "Port Médoc" et "Port Bloc", les espaces étant suffisamment larges pour permettre la cohabitation des 2 activités.»* Il a été ainsi clairement expliqué que tous les navires inférieurs à 20 mètres, par exemple les bateaux de plaisance (voile, pêche), les véhicules nautiques à moteur ainsi que le bac réalisant la traversée Le Verdon /Royan, devaient obligatoirement laisser le passage aux navires prioritaires et se tenir éloignés des navires méthaniers en mouvement. Le PAB précise ainsi que *«cette obligation ne diffère pas de celle existante vis-à-vis des navires de commerce qui font aujourd'hui escale dans le port de Bordeaux»*.

Deux textes fondamentaux (le Code des Ports Maritimes et le Règlement pour le Transport et la Manutention des Marchandises Dangereuses dans les Ports) sont appliqués pour chaque port maritime par des arrêtés préfectoraux, des réglementations et des procédures particulières.

La question de la responsabilité en cas d'échouement ou de collision a été largement soulevée et méritait un éclaircissement : le capitaine du navire est responsable de son navire et de son équipage pendant toute la durée de l'expédition maritime. C'est à la capitainerie du port d'autoriser (ou de refuser) l'entrée du navire dans un port. Le Préfet maritime de l'Atlantique est quant à lui responsable de l'organisation des secours.

• Conception des méthaniers

Le Gaz Naturel Liquéfié (GNL) est transporté à une température de -160° C environ et à une pression très légèrement au-dessus de la pression atmosphérique. Cette légère surpression permet, en cas de perte de l'étanchéité d'une citerne, d'éviter que de l'air puisse y entrer et créer une atmosphère potentiellement explosive.

Un autre facteur de sécurité est le fait que, contrairement aux autres navires transportant des cargaisons liquides (pétroliers, chimiquiers), les systèmes de confinement de la cargaison des méthaniers sont indépendants de la structure du navire. En effet, les méthaniers sont tous à double coque, ce qui fait dire à 4Gas que *«les méthaniers sont extrêmement robustes et leur cargaison est très bien protégée. Pour que le réservoir interne se perce, il faut de gros navires (…) frappant à 90 degrés et ayant une vitesse de plus de 8 nœuds.»*

---

[97] Pierre Ferrer, question reçue le 13/10/07.
[98] STGD, question reçue le 14/11/07.
[99] Les Amis de St Georges, question reçue le 22/10/07.
[100] Michel Reeres Smith, question reçue le 30/10/07.

De même qu'elle impose une double paroi latérale, la règlementation impose aux méthaniers d'être pourvus d'un double fond qui crée une séparation physique entre la mer et les cales dans lesquelles sont implantées les citernes.

• Retour d'expérience

Le Commandant Follin a indiqué lors de la réunion du 8 octobre à Royan que dans l'estuaire de la Loire, *«le Port de Nantes n'avait enregistré aucun incident depuis 25 ans d'exploitation de navires méthaniers»,* confirmant une étude menée en 2006 par le CEDRE de Brest, à partir de bases de données reconnues, qui n'a recensé que très peu de cas de collisions mettant en cause des navires transporteurs de gaz depuis que les gaz liquéfiés sont transportés par voie maritime[101].

Echouement d'un méthanier

L'éventualité d'échouement d'un navire a donné lieu à de nombreuses questions et avis :

«Se souvient-on de l'échouage du Manitogorsk qui s'écarta d'une centaine de mètres au niveau du Banc de la Mauvaise : navire russe de 200 m de long en 1972. En moins d'une semaine sous l'effet de déferlantes chargées de sable fut brisé et qui a disparu en un an complètement à l'instar de centaines d'autres navires dans ce cimetière marin»[102].

«Les méthaniers vont passer à moins d'un mille de la côte charentaise. …4Gas a-t-elle pris en compte la difficulté de navigation à l'entrée de l'estuaire ? Un méthanier qui s'échoue sur le Banc de la Mauvaise, 4Gas fera quoi ?»[103]

«Vous avez dit que 3000 bateaux passent au Verdon par an. En tant que marin et membre des secours en mer, je vous précise que je vois ces bateaux assez gros, environ 150 mètres. Mais un méthanier, c'est 300 à 400 mètres, une véritable usine à gaz flottante mais pas insubmersible»[104].

A ces différentes questions, le maître d'ouvrage a répondu que des échouements s'étaient déjà produits et qu'ils pouvaient *«encore se produire, bien que la probabilité soit très faible»[105].*

• L'opération de secours en cas d'échouement

Que le navire soit remis à flot avant d'être déchargé ou qu'il soit déchargé préalablement, le traitement de la cargaison reste possible et aucun rejet de gaz naturel n'est à craindre sans limitation de durée, tant que les installations machines du méthanier demeurent opérationnelles. Les opérations de secours n'ont donc pas un caractère d'urgence immédiate au point de vue de la cargaison.

Beaucoup ont souligné la difficulté de la passe de l'Ouest, dite la passe de la Mauvaise, mais le commandant Follin lors de la réunion publique de Royan le 8 octobre a précisé l'existence d'une *«procédure spécifique qui consiste à viser une heure particulière de franchissement de la passe de l'Ouest, de manière à avoir un minimum d'eau disponible sous la quille».*

La CPDP a reçu plusieurs questions sur les modalités de dragage de l'estuaire par le Port Autonome de Bordeaux pour l'accueil des méthaniers qui ont besoin d'un tirant d'eau de 12 m. Le PAB, qui effectue déjà une maintenance régulière par dragage, a confirmé la nécessité du rétablissement de la passe de l'Ouest mais ceci sans aucune relation avec le projet de terminal méthanier.

Le commandant Follin a précisé à la réunion du 8 octobre 2007 que la distance de sécurité était fixée à 2 milles de part et d'autre du navire méthanier.

• La manœuvrabilité

La propulsion des méthaniers est, en général, assurée par une ligne d'arbres et une hélice unique, de la même façon que la plupart des navires citernes. Certains méthaniers en construction ont maintenant deux lignes d'arbres. Ils sont munis d'un propulseur d'étrave.

[101] Le début du transport de gaz liquéfiés par navire remonte à la fin des années 1950.
[102] Christian Friola, contribution reçue le 23/10/07.
[103] Arnaud Dronet, contribution reçue le 23/10/07.
[104] Philippe Bannemarth, contribution reçue le 30/10/07.
[105] Réponse de 4Gas à la question 2103.

En ce qui concerne l'appareil à gouverner, les méthaniers de plus de 10 000 tonnes doivent respecter les mêmes règles que pour les pétroliers de taille identique, qui imposent une duplication du système de commande de la barre et la présence d'un système auxiliaire indépendant.

L'attente au large d'un méthanier en cas de tempête

La durée maximale pendant laquelle un méthanier peut attendre au large n'est pas due à la nature de sa cargaison. De ce point de vue, un méthanier peut attendre sans limitation de durée, car il possède tous les équipements qui permettent de contrôler la pression dans les citernes et d'éviter tout rejet de gaz naturel dans l'atmosphère.

Un méthanier est en général conçu pour utiliser les gaz d'évaporation provenant de ses citernes, comme combustible principal dans les chaudières ou les moteurs, qui assurent la propulsion et la fourniture d'énergie électrique.

Les mesures de sécurité au terminal

«La circulation des méthaniers représente un énorme danger pour les villes riveraines de l'estuaire. Est-il vrai qu'un méthanier peut mettre plusieurs centaines de mètres pour s'arrêter ?»[106]

«A la réunion de Royan, le commandant Follin avait parlé d'une bulle de sécurité de 2 milles autour du méthanier en marche. Ce soir, 4Gas annonce entre 0,5 et 1 mille. Quelle est la bulle de sécurité d'un méthanier en marche ?»[107]

Les mesures prévues lors de la réception d'un méthanier ont été présentées par le commandant Follin et par 4Gas à la réunion de Soulac le 22 octobre 2007 :

- présence à bord d'un pilote et d'un remorqueur d'escorte pendant tout le trajet,
- suivi radar du Port Autonome de Bordeaux et communication radio, tout méthanier disposant de son propre radar,
- utilisation de quatre remorqueurs de forte puissance pour l'évitage,
- stricte planification des dates et heures d'escales des méthaniers,
- institution d'une «bulle de sécurité» ou distance de protection pendant le chenalage et la manœuvre portuaire. Lorsque le navire sera en déchargement, une zone d'exclusion autour du navire à quai sera mise en place, de façon à ce qu'aucun bateau ne puisse s'approcher à moins de 200 mètres du navire en opération.

L'exploitant du terminal méthanier devra produire des études maritimes, à partir des scénarios de risques afin de définir les modalités d'intervention avec le Port Autonome de Bordeaux. Il devra faire usage de techniques de simulation.

2 - Les risques technologiques

Les risques spécifiques du Gaz Naturel Liquéfié

Le Gaz Naturel Liquéfié (GNL) présente des risques spécifiques :

- **Les risques liés à la cryogénie** (le GNL est à -161° C à la pression atmosphérique) : brûlures pour les personnes, fragilisation de certains matériaux.
- **Le roll-over** (ou basculement de couches à l'intérieur d'un réservoir de stockage) trouve son origine dans la variation de densité de la couche de surface du GNL et peut provoquer un dégagement initial et massif de gaz.
- **Les risques liés aux fuites :** une fuite de GNL peut provoquer l'incendie d'une flaque, une vaporisation explosive en cas de fuite de GNL sur l'eau (transition rapide de phase T.R.P) créant une onde de pression.

  Une fuite de gaz peut créer **un jet enflammé,** une inflammation de nuage (l'inflammation n'est possible que lorsque la concentration en méthane est comprise entre 5% et 16%).

[106] Jean Riffaud, question reçue le 09/10/07.
[107] Les Amis de Saint-Georges de Didonne, question reçue le 23/10/07.

- **Le risque d'asphyxie :** la présence d'une grande quantité de gaz chasse l'air et son oxygène et rend impossible la respiration.

La maîtrise des risques et l'étude des dangers

La maîtrise des risques technologiques a pour base essentielle l'étude des dangers, outil de démonstration de ses capacités pour l'exploitant et maillon réglementaire pour l'administration de l'Etat qui autorisera ou non l'installation au titre de la législation sur les installations classées.

L'articulation entre la responsabilité du maître d'ouvrage et la responsabilité de l'Etat dans le projet présenté a très souvent été au cœur du débat sans être pour autant explicitée : *«nous ferons ce que l'Etat nous demandera.»* Pour éclairer le futur, des responsables de l'administration sont intervenus pour présenter les procédures d'autorisation qui seraient mises en œuvre sur la base d'un dossier définitif déposé par le futur exploitant. Il est apparu très difficile de faire accepter la continuité des deux étapes malgré leurs fondements légaux. De la même manière, il est difficile de faire acter que le premier responsable de la prévention des risques créés par une installation ne peut être que son exploitant.

Les difficultés rencontrées pour gérer la frontière entre le débat public et la période d'instruction des autorisations indispensables à la réalisation du projet, période qui ne peut être résumée à la seule enquête publique, induisent une grande incompréhension quant aux études. Le maître d'ouvrage considère comme légitime de pratiquer plusieurs types d'études : études préliminaires, études détaillées, études complémentaires… mais cette pratique n'est pas comprise, ni admise par le public qui souhaite, ou même exige, avoir accès à des éléments précis, notamment l'étude de dangers.

«Le projet précise que des études ont été faites en amont, telles que (…), l'étude de danger. A quand les résultats ? Seront-ils publiés ? En quoi consistent les «différentes études associées ?»[108]

De la même manière, lorsque la DRIRE à la réunion du 22 octobre 2007 à Soulac dit qu'*«au titre de la police des installations classées, elle ne se prononcera qu'après avoir étudié le dossier complet et notamment l'étude de dangers et qu'elle demandera certainement une tierce expertise»,* il n'est pas sûr qu'elle soit comprise.

Le débat a souvent butté sur la difficulté de faire prendre en compte certaines distinctions dans les études de risques :

- Distinction entre le terminal méthanier et la chaîne GNL : le public veut prendre en compte les accidents survenus sur les usines de liquéfaction alors que le maître d'ouvrage s'y refuse car sa responsabilité se limite au terminal.
- Distinction entre la période de démarrage d'un terminal et période normale de fonctionnement : l'utilisation massive d'azote est limitée à la mise en froid initiale et à l'inertage.

Les risques et la zone d'effet

Les zones d'effet (effets létaux, effets irréversibles) du terminal en projet ont fait l'objet de premières estimations : les distances affichées ont conduit à toutes les comparaisons, sans fondements à priori suffisants, avec d'autres terminaux méthaniers.

La distance de 800 mètres par rapport aux premières maisons du Verdon, annoncée par le maître d'ouvrage est très contestée par le public[109] :

«C'est le problème du risque que fait courir l'installation de cuves contenant du méthane en cas d'explosion fortuite ou terroriste ; en effet l'explosion d'une cuve vaut trois bombes d'Hiroshima avec des risques sur plus de 15 kilomètres à la ronde alors que les cuves seraient édifiées à 400 mètres de la plus proche habitation, 800 mètres de l'école. Il faudrait prévoir un périmètre de sécurité de 15 kilomètres»[110].

«Je voudrais savoir si vous continueriez à laisser vos enfants à l'école à 700 mètres d'une zone classée Seveso seuil haut»[111].

---

[108] Danielle Millet, question reçue le 12/09/07.
[109] Jean Marie Andreux, Alain Hecho, réunion du 22/10/07 à Soulac-sur-Mer.
[110] Dr Claude Billeaud, contribution reçue le 30/08/07.
[111] Anonyme, contribution reçue le 27/09/07.

«La directive Seveso niveau 2 est-elle suffisamment exigeante pour donner toute garantie de sécurité aux résidents proches du terminal méthanier envisagé au Verdon ? Dans ce cas, quelle sera la distance exacte entre le site industriel et les habitations les plus proches ?»[112]

Il est rappelé par Daniel Fauvre, DRIRE Aquitaine, que, pour l'installation Seveso AS (Avec Servitudes) que serait un terminal méthanier, un PPRT (Plan de Prévention des Risques Technologiques) serait élaboré pour maîtriser l'urbanisme par la concertation après la création d'un CLIC (Comité Local d'Information et de Concertation).

Diverses mesures de prévention des risques technologiques

Les bras de déchargement font l'objet d'une attention toute particulière pour éviter les fuites pendant les opérations de déchargement. Sur l'ensemble des installations du terminal, des capteurs permettent de mesurer en permanence les données fondamentales en matière de sécurité (fuites, température, pression, débit….).

Le maître d'ouvrage devra présenter un système de gestion de la sécurité qui précisera la formation du personnel, la gestion des situations d'urgence, la gestion du retour d'expérience. L'exploitant devra établir un plan d'opération interne (POI) et participer à l'élaboration d'un PPI (Plan Particulier d'Intervention) pour faire face aux situations accidentelles.

3 - Les risques naturels

Les risques naturels ont fait l'objet d'une contribution écrite, en date du 6 novembre 2007, de Jean-Pierre Salle qui a pris la parole au cours de la réunion publique de Soulac du 22 octobre 2007. Des évènements exceptionnels sont à noter : la tempête de 1999 (ouragan force 4), la secousse sismique de 1972, le raz de marée de 1924, le tremblement de terre de 580 (recensé dans l'anthologie des séismes du BRGM).

Le maître d'ouvrage a précisé que le risque sismique était retenu pour le calcul des réservoirs alors que le BRGM (Bureau de Recherches Géologiques et Minières) a indiqué que l'activité sismique de la Pointe du Médoc était très faible : *«la commune du Verdon-sur-Mer (Gironde) est classée en zone de sismicité «0» selon le zonage sismique règlementaire de la France (Décret du 14 mai 1991)»*[113].

Les risques naturels doivent être pris en compte dans l'étude de dangers qui sera, par la suite, une pièce maîtresse de l'autorisation d'exploitation donnée par l'Etat au titre des ICPE (Installations Classées pour la Protection de l'Environnement).

4 - Les risques liés aux chutes d'avions et au terrorisme

La Direction Générale de l'Aviation (DGAC) est l'autorité compétente pour définir d'éventuelles règles à appliquer, notamment en raison de la proximité de l'aérodrome de Soulac (6000 mètres de la piste). Dans sa contribution reçue le 9 novembre, la DGAC indique que *«le tour de piste (c'est-à-dire le circuit d'aérodrome des avions) est situé au sud de l'aérodrome donc à l'opposé du projet et qu'ainsi la présence de cet aérodrome n'a pas d'incidence sur la probabilité de chute».*

Les risques liés au terrorisme sont traités par l'Etat notamment par le Haut Fonctionnaire de Défense du MEDAD et le Préfet de la zone de défense pour l'aspect territorial.

«Pourquoi faire un port méthanier dans l'embouchure de la Gironde où il suffirait d'un attentat terroriste ou son emplacement peut bloquer l'accès du port de Bordeaux sans compter la disparition éventuelle de Royan, St Georges et Meschers. Il serait plus souhaitable de le construire dans un endroit sur les côtes landaises ou les risques seraient réduits au maximum»[114].

«L'attaque terroriste (…) a-t-elle été prise en compte et comment ?»[115]

---

[112] Jean-Claude Bouille, question reçue le 04/09/07.
[113] BRGM, contribution reçue le 21/11/07.
[114] Guy Laurent, contribution reçue le 15/10/07.
[115] Denis Perthuis, question reçue le 03/10/07.



IV - LES ENJEUX ÉCONOMIQUES ET SOCIAUX DU PROJET

L'impact social et économique a fait l'objet d'échanges nourris et passionnés et en particulier l'incidence sur l'emploi, les retombées économiques positives ou néfastes, abordés au cours de la réunion thématique du 8 novembre 2007 à Soulac.

1 - Les enjeux sur l'emploi

Les perspectives d'emplois présentées par 4Gas

• Pendant la phase d'exploitation

Dans son dossier de présentation, ainsi que lors des réunions publiques, le maître d'ouvrage, 4Gas, fait état de la création de 38 à 52 emplois directs pour l'exploitation du terminal, ce nombre étant variable selon le nombre de réservoirs en activité (2 ou 3).

4Gas cite le nombre de 45 emplois directs créés pour l'exploitation de Milford-Haven au Pays de Galles, qui possède deux réservoirs de 165 000 m^3 chacun, 25 emplois sur ces 45 sont dédiés au transfert du GNL des navires méthaniers à l'installation elle-même, les 20 autres emplois correspondent à des opérateurs spécialisés dans le process, ainsi que du personnel chargé de la sécurité[116].

Par ailleurs, 4Gas prévoit une centaine d'emplois induits dans les domaines de la maintenance, du gardiennage, des travaux d'entretien, etc.

• Pendant la durée du chantier

Pour l'investissement lié à ce terminal estimé par 4Gas entre 400 et 500 millions d'euros, la partie construction nécessitera de 200 à 300 emplois sur le site pendant la durée du chantier estimée à 3 ans pour les deux premiers réservoirs et l'unité de traitement[117].

Si, d'après 4Gas, une cinquantaine de personnes vivront en «base-vie» dans l'enceinte du chantier, les autres bénéficieront des équipements d'accueil de la région (hôtels, restaurants, campings, chambres d'hôtes, commerces, etc.) créant ainsi des retombées économiques importantes.

4Gas affirme que la *«priorité est d'engager les gens localement».* Durant la phase d'exploitation en particulier, *«mis à part 2 ou 3 spécialistes qui auront été étroitement impliqués dans la construction et l'ingénierie du terminal (…) il y aura une priorité donnée aux gens de la région, mais suite à une formation qui sera dispensée par 4Gas»*[118].

Les perspectives d'emplois contestées par les opposants au projet

• Emplois directs liés au projet

Pour ce type de chantier, en général, les lots sont attribués à de grandes entreprises nationales ou internationales et sont difficilement accessibles à des entreprises locales de BTP telles que celles présentes dans le Nord Médoc. Il est rappelé par des opposants que le chantier du CEA, Laser Mégajoule au Barp, a vu œuvrer un grand nombre d'ouvriers étrangers.

[116] Réunion thématique du 8/11/07 à Soulac-sur-Mer.
[117] Réunion de lancement du 18/09/07 à Mérignac.
[118] Réunion thématique du 8/11/07 à Soulac-sur-Mer.

De plus, d'après certains opposants, il a été constaté que sur le site de Fos-sur-Mer, durant la phase d'exploitation, seulement un ou deux opérateurs ont été engagés localement, les autres ayant été «transférés» vers d'autres installations de GDF en France[119].

Enfin, les entreprises capables de construire les cuves à l'échelle mondiale sont peu nombreuses, et donc très expérimentées[120].

Dans le cahier d'acteur n°4, les Verts estiment que si la création d'une cinquantaine d'emplois directs n'est pas négligeable, *«cela reste tout de même peu, face au potentiel d'emplois nouveaux liés à la rénovation et l'isolation des bâtiments, dans le recyclage des matériaux, des énergies renouvelables comme le bois ou le solaire».*

• Conséquences négatives sur les emplois liés au tourisme

La question principale relative aux emplois, soulevée par les opposants, est de savoir combien d'emplois liés au tourisme pourraient être perdus, aussi bien rive gauche que rive droite de la Gironde, face aux 38 à 52 emplois créés par l'installation du terminal.

«30% des emplois salariés en Médoc sont dans le tourisme»[121].

Autre exemple fourni par la Société Imagine, spécialisée dans les logiciels, employant 52 salariés, venue se développer dans le Médoc pour la «qualité de vie». Elle se dit prête à se délocaliser si le projet voit le jour[122].

Sur la rive droite, en Pays Royannais, les personnalités politiques et les organismes liés au tourisme font part de leur très grande crainte de chute de fréquentation et de baisse importante des prix de l'immobilier.

Le département de la Charente-Maritime est la deuxième destination touristique française en terme de nuitées, après le Var (données 2005 par le Comité Départemental du Tourisme). 41% de *«lits touristiques»* que compte la Charente-Maritime sont localisés en Pays Royannais. Le chiffre d'affaires annuel touristique y est évalué à 554 millions d'euros. 6 290 emplois sont liés directement au tourisme en été et 1 490 en hiver[123].

2 - Les enjeux pour l'économie locale et régionale

■ La fiscalité induite par le projet

Face aux chiffres énoncés par 4Gas et contestés par les opposants au projet, sur les retombées financières de l'investissement pour la Communauté de communes de la Pointe du Médoc en ce qui concerne la taxe professionnelle, et la commune du Verdon-sur-Mer en ce qui concerne la taxe foncière, la CPDP a sollicité la Direction des Services Fiscaux de la Gironde pour chiffrer ces éléments.

Les résultats ont été portés à la connaissance de la CPDP avant la réunion de clôture du débat public. Les calculs ont été effectués sur la base de la réglementation actuelle et des taux des impôts locaux en vigueur, ainsi que sur des hypothèses d'investissement de 246 millions d'euros pour les «immeubles» et de 84 millions d'euros pour les autres biens amortissables[124].

- **La Communauté de communes** de la Pointe du Médoc percevrait 616 000€ par an pendant 5 ans et 776 000€ par an au-delà, de taxe professionnelle (TP),
- **La Commune du Verdon-sur-Mer** percevrait 1 560 000€ par an de taxe foncière (TF),
- **Le département de la Gironde** percevrait 2 000 000€ par an pendant 5 ans puis 2 700 000€ au titre de la TP, et 870 000€ au titre de la taxe foncière,
- **La région Aquitaine** percevrait 550 000€ pendant 5 ans puis 1 000 000€ par an au titre de la TP, et 310 000€ au titre de la taxe foncière.

---

[119] Les Amis de St Georges, question reçue le 22/10/07.
[120] M. Michel, réunion thématique du 22/10/07 à Soulac.
[121] Xavier Pintat, réunion thématique du 8/11/07 à Soulac-sur-Mer.
[122] Monique Minault, Imagine Editions, Réunion de lancement du 17/09/07 à Soulac-sur-Mer.
[123] Directeur du CDT, Réunion thématique du 29/10/07 à Royan.
[124] Direction des Services Fiscaux, contribution reçue le 29/11/07.

Le développement du Port Autonome de Bordeaux

Le PAB, propriétaire du terrain où se situe le projet, possède 950 hectares au Verdon-sur-Mer, à vocation industrialo-portuaire. Son chiffre d'affaires total est aujourd'hui de 45 millions d'euros et son trafic de 8,5 millions de tonnes. Il emploie 450 salariés, à comparer aux 1 200 salariés dans les années 1970 et aux 551 en 2001.

Si le terminal méthanier se réalisait, le trafic augmenterait de 2 millions de tonnes par an, soit une progression supérieure à 20%, entraînant 2 millions d'euros de recettes financières supplémentaires[125] dans le cadre de la phase d'exploitation des deux premiers réservoirs.

Henri-Vincent Amouroux, Directeur de l'Union Maritime et Portuaire de Bordeaux fait par ailleurs remarquer, dans sa conclusion que *«les 2500 salariés relevant du Port Autonome ou des entreprises portuaires et les 12 000 emplois indirects et induits en Gironde et dans l'hinterland du Port de Bordeaux et les principales organisations professionnelles et syndicales se prononcent résolument en faveur du projet».*

Les autres milieux économiques favorables au projet

Les Pilotes de la Gironde, qui voient dans ce projet une opportunité de développement direct de leurs activités, et d'autres acteurs ont pris des positions favorables à la construction du terminal méthanier.[126]

Le MEDEF de la Gironde, la Fédération Française du Bâtiment, Entreprises Générales de France du Bâtiment Travaux Publics, l'Union des Industries et Métiers de la Métallurgie, la Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Bordeaux, le Conseil Economique et Social Régional, l'Union pour le Développement du Verdon-sur-Mer, et, pour certains de ses aspects, la commune du Verdon-sur-Mer, voient dans la réalisation du projet une réponse au problème de l'approvisionnement en énergie, une possibilité d'acquérir de nouveaux investissements productifs et un impact important sur les emplois et l'économie de ce territoire[127].

Certains de ces acteurs insistent toutefois sur la nécessité de concevoir et de réaliser ce projet en respectant la qualité de l'environnement et les démarches liées au développement durable[128].

3 - La cohérence du projet avec les orientations économiques locales

Les orientations prises par les deux rives

• Positions de la rive droite

L'opposition est quasi unanime et met en exergue la chute prévisionnelle des emplois liés au tourisme.

L'attrait touristique de la «Côte de Beauté» que la clientèle fréquente pour la qualité de son environnement et le cadre de vie (20 kilomètres de côtes protégées constituées de plages familiales de Meschers à La Palmyre[129]) ne pourrait que pâtir de la vision des réservoirs rappelant le risque Seveso II, et du passage à environ 1 000 mètres de la côte des navires méthaniers. L'offre de services et de loisirs serait ainsi fragilisée.

Des simulations transmises par le Comité Départemental du Tourisme de Charente-Maritime selon trois scénarii montrent un risque de perte de chiffre d'affaires pouvant aller de 30 à 89 millions d'euros.

Les opposants font également remarquer que les sites classés Seveso situés en milieu littoral sont avant tout localisés dans des zones disposant d'un paysage déjà fortement industrialisé.

---

125 Union Maritime et Portuaire de Bordeaux, Cahier d'Acteur n°13.
126 MEDEF Gironde, Cahier d'Acteur n°1 ; FFB et EGF BTP, Cahier d'Acteur n°3 ;
UIMM Gironde Landes, Cahier d'Acteur n°7 ; CRCI Aquitaine et CCI de Bordeaux, Cahier d'Acteur n°9 ;
CESR Aquitaine, Cahier d'Acteur n°18 ; Union pour le Développement du Verdon-sur-Mer, Cahier d'Acteur n°20.
127 Cahiers d'Acteur n°1, 3, 7, 9, 13, 14, 18, 20, 21.
128 Conseil Municipal de Soulac-sur-Mer, Cahier d'Acteur n°17.
129 Hôtel Foncillon, contribution reçue le 23/11/07.

- **Positions de la rive gauche**

Depuis de nombreuses années, le Nord Médoc a développé la vocation touristique du secteur, qui s'est affirmée progressivement, et s'est traduite durant la dernière décennie, par de nombreuses initiatives et d'importants projets tels que Port Médoc, un projet de golf et balnéothérapie, des résidences à Soulac-sur-Mer et au Verdon-sur-Mer en particulier[130].

Pour les opposants au projet, le positionnement du terminal méthanier semble complètement inadapté à l'économie locale.

La Fédération Départementale des Chasseurs dans le cahier d'acteur n°5 insiste d'ailleurs sur ce point en faisant remarquer que *«le Verdon n'est pas situé au cœur d'une zone industrielle ancienne, où les infrastructures ont de tout temps été pensées avec le savoir-faire local en fonction des industrie (…) de leurs risques, de leurs précautions, et de leurs équipements connexes».*

Pour le Président de la Communauté de communes du Nord Médoc, *«la consommation touristique injecte 250 millions d'euros de Mai à Septembre»*[131] grâce à l'attrait des plages de Soulac ou de la Chambrette. Comme pour la rive droite, l'installation projetée provoquerait inévitablement une chute du chiffre d'affaires.

Les raisons de l'orientation prise par la rive gauche

Il y a une trentaine d'années, le PAB avait projeté pour l'horizon 2000/2010, 12 000 emplois industriels et 2 400 emplois induits grâce au développement de cette zone. Or la donne économique a été bouleversée dès la fin des années 80 avec la fermeture du site de Shell et de la raffinerie de Pauillac.

Le développement d'un tourisme industriel

4Gas affirme que l'activité touristique peut coexister avec l'activité du terminal méthanier. Il ajoute que pourrait se développe, un *«tourisme industriel»* destiné au grand public, aux scolaires, etc., à l'instar d'autres sites de stockage du GNL comme Montoir de Bretagne, Zeebrugge ou d'autres sites industriels comme le Laser Mégajoule au Barp ou la centrale nucléaire du Blayais.

Cette affirmation est fortement contestée par les opposants qui mettent en balance la chute de fréquentation des touristes habituels qui recherchent l'océan, la nature et la qualité de vie[132].

La prise de position des acteurs liés au tourisme et à l'immobilier

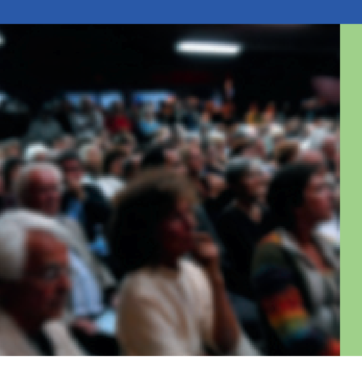
Les très nombreuses contributions ainsi que certains cahiers d'acteurs, montrent que les organismes liés au tourisme et à l'immobilier sont majoritairement contre l'installation d'un tel projet, les avis provenant du Nord Médoc ou Pays Royannais.

On notera en particulier le cahier d'Acteur n°11 du Cercle Nautique du Verdon, ou le cahier d'Acteur n°15 du Syndicat Départemental de l'Hôtellerie de Plein Air de la Gironde, ainsi que les contributions du Comité Départemental du Tourisme de Charente-Maritime, de Port Verdon, du Conseil Supérieur de la Navigation de Plaisance et des Sports Nautiques, du Club des Naturistes, des municipalités de la rive droite en Pays Royannais, etc.

A noter également les prises de position défavorables de l'Union Nationale de la Propriété Immobilière ainsi que des agences immobilières de la FNAIM craignant de voir s'effondrer les prix et certains projets disparaître :

«La dégradation globale de la qualité environnementale de la région se traduira inéluctablement par une baisse des valeurs, et donc par un appauvrissement de la population, qui perdra sur la revente de ses biens et la baisse des recettes de locations»[133].

[130] Collectif Une Pointe pour tous, Cahier d'Acteur n°6.
[131] Réunion publique du 8/11/07 à Soulac-sur-Mer.
[132] Syndicat départemental de l'hôtellerie de plein air de la Gironde, Cahier d'Acteur n°15 ; Mairie de Soulac-sur-Mer, Cahier d'Acteur n°17 ; Monsieur Claudel, Président des Commerçants, Réunion du 8/11/07 à Soulac-sur-Mer.
[133] Groupe Conexim Immobilier, contribution reçue le 13/11/07.



V - LES QUESTIONS SANS RÉPONSE

Durant toute la durée du débat, plusieurs sujets importants ont été abordés pour lesquels le maître d'ouvrage ne pouvait pas ou n'avait pas l'obligation de répondre : le sujet du gazoduc qui a mobilisé largement lors d'une audition publique, l'impact d'un terminal sur le prix de revient du gaz et enfin, les possibilités de développement de la zone portuaire avec ou sans 4Gas.

1 - Les incertitudes concernant les clients du terminal et l'exploitant

Dès la première réunion publique, le 17 septembre 2007 à Soulac, les représentants de 4Gas ont insisté sur le fait que 4Gas serait l'unique exploitant du site. Cette affirmation n'a pas convaincu le public, ni le collectif Une Pointe pour tous qui n'accepte pas que le maître d'ouvrage «[construise] *les installations et les* [loue] *au prix le plus élevé possible à un exploitant dont il nous dit ignorer aujourd'hui le nom»*[134].

A la question sur les clients utilisateurs des infrastructures du site, la réponse du maître d'ouvrage n'a pas été jugé satisfaisante : *«pour des questions de secret commercial, nous ne pouvons donner les noms des futurs clients.»* Malgré les demandes récurrentes sur ce sujet, les réponses imprécises du maître d'ouvrage n'ont pas du tout rassuré le public.

2 - La question du gazoduc

La question de l'acheminement du gaz a suscité presque à chaque réunion publique des interrogations.

A la demande de la CNDP, la CPDP a décidé l'organisation le 18 octobre 2007 d'une audition publique intitulée : «Quelles hypothèses d'acheminement du gaz depuis le terminal par gazoduc ?». Il était en effet indispensable à la CPDP d'anticiper sur les conséquences du choix de 4Gas de poursuivre le projet de terminal méthanier. En effet, Total Infrastructures Gaz de France (TIGF) devra préciser le seul tracé du gazoduc envisagé et saisir la CNDP. Celle-ci, au regard des éléments présentés décidera alors si le projet doit faire l'objet d'un débat public. Rappelons qu'un débat public est décidé notamment lorsque le montant estimé du projet dépasse 300 millions d'euros. Si le projet 4Gas est confirmé et autorisé, TIGF aura l'obligation de le raccorder au réseau national.

A l'occasion de cette audition publique, plusieurs responsables de TIGF étaient invités pour expliquer leurs activités et les différentes hypothèses de tracé en cas de construction du terminal : Michel Lagache[135], Jean-Claude Costadoat[136], Frédéric Rivière[137] et François Mourre[138].

Le 20 juillet 2007, 4Gas a mandaté TIGF afin de réaliser des études préliminaires, qui ont été rendues publiques à cette audition du 18 octobre. Les opposants ont regretté de ne pas avoir disposé, en amont, d'éléments d'information plus détaillés sur le sujet :

«Comment voulez-vous que nous commencions à discuter sur ce projet que nous ne connaissons pas ? Nous allons découvrir, nous aurons des questions à poser, mais que nous ne connaissons pas encore»[139].

---

[134] Collectif Une Pointe pour tous, Cahier d'Acteur n°6.
[135] Chef du service Développement de TIGF.
[136] Ingénieur responsable d'études.
[137] Assistant à maître d'ouvrage (Cap Gemini).
[138] PDG d'EURETEQ, société spécialisée dans l'étude des canalisations de transport.
[139] Michel Rigault, réunion du 18/10/07 à Soulac-sur-Mer.

La Commission a relevé ce dysfonctionnement et ce retard de 4Gas, ce qui n'a pas permis d'avoir assez tôt tous les éléments d'information sur le gazoduc.

Présentation de la société TIGF

Filiale à 100% du groupe Total dont le siège social est à Pau (Pyrénées-Atlantiques), TIGF s'est d'abord appelée Gaz du Sud Ouest (GSO), détenue à 70% par Total et à 30% par GDF. TIGF a vu le jour début 2005, issue de la fusion-absorption de trois sociétés : GSO, Total Stockage Gaz France (TSGF) et Total Transport Gaz France (TTGF). Elle couvre trois zones (Bordeaux, Toulouse, Lacq-Pau), onze secteurs d'exploitation répartis sur le grand sud-ouest, dispose de liaisons avec l'Espagne, avec GRT Gaz au nord, ainsi qu'à l'est du côté de Béziers. Elle emploie 330 salariés et se trouve chargée des activités de transport et de stockage de gaz naturel, de la commercialisation des prestations d'acheminement, de la conception et de la construction des ouvrages - soit un réseau d'environ 5 000 kilomètres - et enfin, de l'exploitation et la maintenance des ouvrages.

Pourquoi le maître d'ouvrage serait TIGF et non pas 4Gas ?

Si le projet de terminal méthanier au Verdon-sur-Mer était confirmé, 4Gas ne serait pas responsable de l'acheminement du gaz. Cela n'est pas un choix stratégique de sa part mais une spécificité du marché français. L'acheminement du gaz est réparti en deux oligopoles régulés : GRT Gaz (filiale transport de Gaz de France) au nord de la France et TIGF dans le sud-ouest. D'ailleurs, pour ces études de tracé, TIGF s'est associé à GRT Gaz car ces études de dimensionnement et de raccordement se font à la limite des deux secteurs des sociétés.

Le transport du gaz se situe dans un marché régulé avec un encadrement très particulier, différent du milieu industriel classique. Ces deux opérateurs agréés par l'Etat français doivent veiller au respect de leurs obligations de service public. C'est la Commission de Régulation de l'Énergie (CRE) - autorité administrative indépendante chargée de veiller au bon fonctionnement des marchés de l'électricité et du gaz en France - qui approuve et vérifie les investissements et valide les tarifs de ces opérateurs. Elle surveille qu'il n'y a pas de discrimination vis-à-vis des industriels et de toute la population utilisatrice du gaz. Elle vérifie également que le développement de l'industrie se fait sans discrimination vis-à-vis des importateurs de gaz. En aucun cas donc, en France, un exploitant privé ou un distributeur de gaz ne peut développer, ni financer cette activité de transport du gaz.

Les hypothèses de tracés

TIGF a mené une étude préliminaire sur différents points : hypothèses techniques de la liaison entre TIGF et le terminal, proposition de fuseaux de 5 kilomètres de large à étudier, identification des fuseaux d'étude et des zones naturelles, définition des ordres de grandeur économique du futur projet. Les bases de volume fournies par 4Gas sont de 2,5 millions de mètres cubes/heure, correspondant à deux réservoirs.

• Les quatre fuseaux

Quatre hypothèses ont donc été présentées. TIGF a insisté sur ces trois éléments techniques :

- La distance comprise entre le terminal du Verdon et le raccordement au gazoduc existant de TIGF - l'artère de Guyenne - se situerait entre 120 et 170 kilomètres.
- Le gazoduc serait enterré à 1,20 mètre de profondeur, quel que soit le tracé choisi et sans aucune station de compression sur la longueur.
- La pression maximale de service (PMS) serait de 85 bars.

Figure 5 - Les 4 fuseaux présentés par TIGF

Source : présentation publique TIGF, réunion publique du 18 octobre 2007 à Soulac.

- **Le fuseau 1** est un tracé au nord de l'estuaire qui irait de Soulac à Chazelles (Charente), sur l'artère de Guyenne, au niveau de la station de compression appartenant à GRT Gaz. Une traversée de l'estuaire serait nécessaire via un tunnel de cinq mètres de diamètre environ, sur une longueur de sept kilomètres. La Commission a relevé que ce tracé était considéré par TIGF comme le plus cher des quatre hypothèses en raison du passage sous l'estuaire. Pour les trois autres hypothèses, il est prévu un tronc commun entre Soulac et Saint-Laurent-du-Médoc.
- **Le fuseau 2** traverse l'estuaire de la Gironde au niveau de Pauillac par forage horizontal dirigé (type forage pétrolier), s'appuie sur une, voire deux îles sur la Gironde. Au sud de la centrale nucléaire du Blayais, il arrive à Laprade (Charente) pour rejoindre l'artère de Guyenne.
- **Le fuseau 3** descend le long de l'estuaire en rive gauche et traverse la Garonne par deux forages dirigés jusqu'au bec d'Ambès. Il repart dans une direction ouest-est, vers Eygurande-Gardedeuil (Charente).
- **Le fuseau 4** ne traverse pas l'estuaire et reste sur la rive gauche de la Garonne et rejoint Auros (Landes), beaucoup plus au sud.

• Le coût du projet

Le coût global du projet de raccordement au terminal par gazoduc est estimé entre 300 et 400 millions d'euros, quelle que soit l'hypothèse retenue. Les travaux seraient financés uniquement par le transporteur, avec un retour sur investissement de 50 ans.

• Les réactions et les questions

A l'étonnement de plusieurs personnes sur l'ajustement du **dimensionnement du gazoduc** au volume de stockage de deux réservoirs. 4Gas a précisé que *«la capacité d'envoi a été donnée à TIGF pour 6 à 9 milliards de mètres cubes, ce qui correspond à deux à trois cuves. Mais avec deux cuves, on peut aussi atteindre des maxima par an d'envoi de 9 milliards de mètres cubes»*[140].

Certains habitants du Nord Médoc ont demandé pourquoi l'utilisation de l'**oléoduc** destiné à alimenter la raffinerie de pétrole de Pauillac, aujourd'hui abandonné n'a pas été étudiée plutôt que de créer une nouvelle infrastructure : *«Dans le schéma que vous nous avez présenté, plusieurs voies, dont celle qui était en rouge et qui aboutissait par Lesparre sur Pauillac. Est-ce que vous allez utiliser, si vous utilisez cette voie, le tracé actuel du pipe qui existe jusqu'au bec d'Ambès ? Si oui, pourquoi dans ce cas, ne pas utiliser la voie la plus courte qui est d'utiliser le Port de Gironde ?»*[141]

Selon TIGF, cette solution n'est pas envisageable en raison des dégradations sur les oléoducs du fait du caractère corrosif du pétrole, contrairement au gaz. Par ailleurs, il est souligné par Jean-Claude Costadoat que l'oléoduc a un diamètre de 300 millimètres alors que celui du gazoduc doit être de 1 200 mm.

Malgré la réaffirmation de leur caractère hypothétique, aucune de ces hypothèses n'a satisfait le public, en particulier charentais. A la réunion du 22 octobre 2007 à Soulac-sur-Mer, des élus royannais se sont offusqués de ce fuseau jugé scandaleux.

Beaucoup se sont demandés si les travaux de **renforcement de l'artère de Guyenne** prévus jusqu'à 2013 étaient suffisamment dimensionnés pour l'arrivée programmée de ce gaz :

«N'y aura-t-il pas trop de gaz dans les tuyaux et est-ce qu'il n'y aura pas saturation de l'artère de Guyenne ?»[142]

Michel Lagache s'est voulu rassurant :

«Il y a déjà un plan à dix ans pour des travaux sur l'artère de Guyenne, avec des stations de compression prévues mais les études ne sont pas faites. On se projette à 2013 mais nous sommes en 2007 ! Je ne fais pas de dimensionnement pour des canalisations à 2013. Nous prenons les projets et nous dimensionnons au fur et à mesure des besoins des expéditeurs, les besoins de nos futurs clients. Nous ne faisons que dimensionner des ouvrages pour leurs besoins».

Devant le choix de TIGF de privilégier un gazoduc **sans station de compression,** beaucoup de personnes se sont étonnées malgré les raisons économiques et environnementales («éviter les rejets de CO_2») évoquées par le maître d'ouvrage. TIGF a insisté sur l'inutilité de compresseur puisque la pression, de 85 bars à partir du Verdon à 66 bars au niveau de l'artère de Guyenne, serait suffisante.

■ Quelle sécurité de l'ouvrage ?

La réglementation actualisée en août 2006 définit l'ensemble des règles de sécurité à suivre pour tout projet de canalisation et impose des critères de construction stricts et un périmètre de sécurité en fonction de la population comptabilisée dans ce périmètre. Quel que soit le type de canalisation, une distance de 10 mètres sans aucune présence humaine doit être respectée.

De plus, selon des statistiques européennes données par TIGF, 0,2 accident pour 1000 km est provoqué par des travaux de tiers. Depuis 20 ans, les risques d'accident sont divisés par quatre grâce à des mesures compensatoires. Pour TIGF, sur les 30 dernières années, les incidents annuels sont passés de 16 à 4,6, et 67% de ces incidents sont dus à des travaux de tiers c'est-à-dire des travaux non déclarés, réalisés en général avec des pelles mécaniques.

Pour les 23% restants, il s'agit de fuites dues à des corrosions externes du tube qui peuvent se produire lorsqu'il y a eu des défaillances de protection cathodique. Car l'ensemble des canalisations date des années 1950, construites dans des normes insatisfaisantes.

---

[140] Alain Hecho, réunion du 18/10/07 à Soulac-sur-Mer.
[141] Bernard Lapeyre, réunion du 18/10/07 à Soulac-sur-Mer.
[142] Xavier Pintat, réunion du 18/10/07 à Soulac-sur-Mer.



Selon TIGF, la sécurité et le maintien de la qualité des ouvrages sont réalisés de différentes façons :

- le recouvrement est de l'ordre de 1 à 1,20 mètre au-dessus du gazoduc,
- une surveillance visuelle du gazoduc réalisée en marchant le long du tracé et grâce au suivi par hélicoptère (une fois par an) ou par avion (photos aériennes du tracé),
- l'inspection des traversées sous-fluviales des gazoducs et le contrôle des conduites intérieures par pistons instrumentés afin de vérifier la géographie des canalisations,
- la protection cathodique (canalisation sous électricité de faible intensité pour éviter toute corrosion), la recherche des défauts du revêtement extérieur,
- la vérification 24/24 heures et 7/7 jours par télésurveillance et alarmes de certains équipements hors-sol, les plus exposés à d'éventuelles agressions,
- l'installation de fibres optiques au-dessus des pipe-line afin de pouvoir repérer au plus vite l'endroit de l'agression,
- la pose de dalles de béton à certains endroits plus urbanisés.

TIGF assure n'avoir *«pratiquement pas»* eu d'accidents de malveillance sur les canalisations. Les mesures compensatoires sont adaptées ou appliquées en fonction de lieux définis comme étant sensibles. Chaque année, la filiale de Total consacre 100 millions d'euros à la modernisation et à la sécurité sur le réseau.

Une partie du public présent à l'audition est cependant restée sceptique sur l'efficacité des mesures de sécurité. Beaucoup ont rappelé des accidents graves dans des pays étrangers comme le Pakistan ou le Nouveau Mexique, mais aussi en Belgique et plus récemment à Bondy, en France.

■ Les mesures proposées par TIGF

L'audition publique a permis de comprendre la démarche de TIGF dans le cadre d'un projet de gazoduc, et notamment la mise en relation avec les propriétaires, qui intervient en parallèle des études et bien en amont de la construction. Le tracé est affiné avec les propriétaires, avec la prise en compte des caractéristiques particulières liées au foncier.

Les propriétaires ont des contraintes : une largeur de 10 m abandonnée (ou plus), qui ne doit pas être plantée et non aedificandi (qui interdit l'édification de constructions au-dessus du niveau du sol). De son côté, TIGF doit entretenir la servitude, même s'il n'en est pas l'exploitant. Cette convention de servitude est négociée et enregistrée au service des hypothèques. Un état des lieux après travaux doit être réalisé en présence des propriétaires. Si la remise en état n'est pas conforme au cahier des charges initial, des indemnisations des dommages travaux sont possibles selon le barème des Chambres d'agriculture et des syndicats de sylviculteurs. Malgré l'invitation faite aux représentants médocains des sylviculteurs et des chasseurs, la CPDP a regretté que personne ne soit venu apporter son avis et son analyse sur le sujet.

Etant donné que l'expropriation représenterait une partie du coût total de l'infrastructure, le collectif Une Pointe pour tous a demandé à TIGF de détailler ses hypothèses de calcul :

«Une déclaration d'utilité publique, c'est-à-dire des indemnisations expéditives au détriment des propriétaires ou une construction sans déclaration d'utilité publique ?»[143].

En réponse, TIGF annonce qu'ils utilisent très peu les procédures de servitude légale en raison de l'obtention d'accords amiables avec les propriétaires dont les terrains ne deviennent pas, du fait de la proximité d'un gazoduc, non constructibles.

■ La localisation de l'unité d'odorisation du gaz par THT

L'odorisation du gaz, naturellement inodore, par THT (tétrahydrothiophène), est une disposition imposée au transporteur de gaz dès que le gaz sort du réseau de transport afin de détecter une éventuelle fuite.

A la question d'un particulier[144] sur le lieu de cet ajout de THT, TIGF a expliqué qu'il privilégiait toujours l'odorisation à la source.

[143] Alain Durand Lasserve, réunion du 18/10/07 à Soulac-sur-Mer.
[144] Alain Hecho, réunion du 18/10/07 à Soulac-sur-Mer.

Le public, a interrogé TIGF à plusieurs reprises sur l'approvisionnement et la quantité de stockage qui serait de *«15 milligrammes de THT par m³ de gaz et approvisionné par camions-citernes*[145]*»*.

Concernant le risque du THT, Michel Lagache souligne qu'il peut *«être irritant pour la peau des gens qui le manipulent»* mais il se veut aussi rassurant : *«Les cuves* [de THT] *sont enterrées dans des doubles enveloppes entre lesquelles se trouvent des détecteurs de fuites. Ces installations sont, de toute façon, soumises à l'autorisation de la DRIRE».*

3 - La question du développement de la zone portuaire au Verdon

Le projet 4Gas sera-t-il l'amorce d'autres installations industrielles au Verdon ?

A cette question, le PAB a toujours affirmé qu'aucune autre industrie pétrochimique ne serait installée sur le site : *«c'est un engagement du port»*[146].

La Commission a pris connaissance dans le débat que la société espagnole ENDESA a signé en avril 2006 une convention de réservation sur un terrain de 15 hectares, au sud de celui de 4Gas, dans l'objectif d'y construire un autre terminal méthanier. Après plusieurs questions insistantes du public, le PAB a confirmé en effet la signature de cette convention avec la société espagnole. Fin 2007, ENDESA a confirmé sa réservation.

De manière générale, Jean Yves Sanguinet, Secrétaire Général de la CGT du PAB, souligne qu'*«un tel projet conforterait à coup sûr l'avenir du terminal du Verdon et serait un tremplin formidable pour développer enfin la zone industrielle portuaire et créer les emplois stables qui manquent si cruellement sur la Pointe Médoc»*[147].

L'Union des industries chimiques d'Aquitaine espère *«des retombées en termes d'investissements industriels…»*[148]

Selon le BRA, l'agence de développement économique de la Gironde, des activités peuvent se créer à côté du terminal méthanier :

«Par rapport aux caractéristiques du Nord Médoc, un investissement de ce type libère dans l'atmosphère des frigories. C'est une opportunité intéressante pour développer ce qui existe déjà»[149].

Le débat public impulsera-t-il d'autres projets économiques et/ou touristiques ?

Le débat public a été l'occasion de reparler d'anciens projets. Il a également permis de faire émerger de nouvelles pistes de développement pour le Nord Médoc, même si elles sont restées vagues :

«Il conviendrait de savoir si les collectivités locales ont clairement défini une stratégie de développement à long terme pour ce secteur ou si elles sont contraintes de s'adapter au gré des projets des investisseurs. Il serait nécessaire que les collectivités locales précisent quelle vocation a été définie pour la Pointe du Médoc et quelle politique à long terme a été programmée»[150].

• Les anciens projets remis en avant

En 1995, sur le site du PAB, un projet de «fermes éoliennes» d'une capacité de 12 mégawatts avait été prévu mais non développé. Plus récemment, en 2005, un projet similaire n'a pas eu plus de succès puisque la Communauté de communes de la Pointe du Médoc l'a également refusé, au grand regret de plusieurs personnes.

«En Gironde, on a coutume d'appeler le Nord Médoc «la Californie de Gironde» : il n'y a rien mais il y a un gros potentiel de développement. Nous sommes tout à fait d'accord pour accueillir une Silicon Valley, à condition que ce soit de l'industrie propre»[151].

[145] Michel Lagache, audition du 18/10/07 à Soulac-sur-Mer.
[146] Julien Bas, Directeur de l'exploitation du Port Autonome de Bordeaux, réunion du 8/10/07 à Royan.
[147] Jean-Yves Sanguinet, secrétaire général du syndicat CGT du personnel du PAB, réunion du 8/11/07 à Soulac-sur-Mer.
[148] Union des industries chimiques d'Aquitaine, contribution reçue le 12/12/07.
[149] Robert Ghilardi de Benedetti, réunion du 8/11/07 à Soulac-sur-Mer.
[150] Conservatoire de l'estuaire de la Gironde, Cahier d'acteur n°19.
[151] Jean-Claude Lacroix, réunion du 8/11/07 à Soulac-sur-Mer.

Après s'y être opposé en tant que président de la Communauté de communes de la Pointe du Médoc, Xavier Pintat souligne la nécessité d'*«un vrai pôle d'énergies renouvelables dans l'expérimentation et la production»*[152].

Certains auraient souhaité que 4Gas s'y associe : *«si encore le projet 4Gas s'accompagnait de propositions, de projets alternatifs vraiment centrés sur les énergies renouvelables, cela permettrait de relativiser»*[153].

A cette demande, la société 4Gas s'est montré favorable à tout développement énergétique dans le domaine du renouvelable mais a rappelé qu'elle n'était pas dans le commerce d'énergie sous toutes ses formes : *«nous sommes simplement des constructeurs d'infrastructures. Notre métier n'est pas d'investir dans le renouvelable. En revanche, comme nous l'avions déjà dit à une réunion en février 2007, nous sommes tout à fait prêts à participer à la vie locale, à investir dans des projets locaux et pourquoi pas dans les énergies renouvelables»*[154].

• De nouvelles idées de développement du territoire

La proposition de 4Gas pour participer à la vie économique de la région a été diversement appréciée mais c'est davantage vers le PAB que plusieurs responsables économiques de la Pointe du Médoc se sont tournées pour demander le développement de projets *«en cohérence et en harmonie»* avec l'environnement. Ces propositions ont montré une réelle volonté de créer une dynamique constructive entre le monde économique local et l'opérateur portuaire :

«Travaillons ensemble»[155]

«Je pense qu'il y a beaucoup de perspectives avec le Port Autonome de Bordeaux pour trouver des solutions»[156].

La Commission a enregistré à la réunion thématique du 8 novembre les résultats de l'étude du cabinet CODE sur les perspectives économiques de la Pointe du Médoc[157]. Il a été en effet considéré comme *«fondamental»* le développement du territoire en partenariat avec le PAB *«en tant que véritable acteur du développement du territoire»*.

Le travail du cabinet CODE s'est basé sur trois hypothèses :

- Première hypothèse : la Pointe du Médoc est sans activité industrielle de quelque nature que ce soit.
- Seconde hypothèse : la Pointe du Médoc avec une zone industrialo portuaire.
- Troisième hypothèse : la Pointe du Médoc est dotée d'activités industrielles «choisies» excluant la création du projet de 4Gas.

La 3e hypothèse a été conseillée par M. Grangé qui a d'ailleurs rappelé que la condition sine qua non pour le développement de ce territoire était d'avoir *«une motivation de projets»*.

Quel que soit l'usage fait de cette étude sur le territoire, Xavier Pintat a, lors de cette réunion, souhaité un engagement avec le PAB *«d'une vraie politique de développement durable, en partenariat avec la CDC au travers du Schéma de cohérence territorial (…), d'activités choisies et non d'activités subies»*.

Le cabinet CODE évoque également des pistes, sans précision, telles que le développement des énergies renouvelables, la réparation navale, et d'autres *«à créer dont on n'imagine pas aujourd'hui qu'elles existent (…) C'est un champ qui va être long à mettre en place»*.

---

[152] Réunion du 8/11/07 à Soulac-sur-Mer.
[153] Laure Curvale, présidente des Verts Aquitaine, élue à la Communauté urbaine de Bordeaux chargée des questions énergétiques, réunion du 9/10/07 à Bordeaux.
[154] Henk Jonkman, directeur général de 4Gas.
[155] Maryline Minault, Imagine Editions, réunion du 8/11/07 à Soulac-sur-Mer.
[156] Jacques Raut, directeur du port de plaisance de Soulac-sur-Mer, réunion du 8/11/07.
[157] La CPDP n'a pu disposer que de la synthèse et non pas de l'étude complète commandée par la Communauté de communes de la Pointe du Médoc.



VI - LES ENSEIGNEMENTS DU DÉBAT

Le débat était très attendu. Il a permis d'aborder l'ensemble des thématiques liées au projet, de présenter et d'approfondir les enjeux non seulement locaux mais nationaux. A la fin de ce compte-rendu, la CPDP tient à souligner quelques éléments essentiels.

Des points positifs

- **Les contributions des experts (universitaires, chercheurs...) et des administrations nationales et régionales** ont été très utiles pour présenter l'état des connaissances ou des règlementations sur l'environnement, la sécurité industrielle, etc. Ils ont été généralement bien écoutés par le public lors des réunions publiques. Mais les études préliminaires présentées par le maître d'ouvrage ne permettaient pas de fournir l'information demandée. Cette situation est commune à l'ensemble des débats publics, organisés en amont de toute réalisation de projet. Les intervenants invités par la CPDP n'ont donc pas pu se prononcer sur les caractéristiques du projet présenté par 4Gas. Ils ont tous expliqué que leurs laboratoires ou leurs Services se prononceraient lorsqu'ils disposeraient des études détaillées au cas où 4Gas poursuivrait son projet.

- Le débat public a été l'occasion de rassembler de nombreux habitants du Nord Médoc qui se sont interrogés sur l'**avenir de leur territoire** et qui ont reconnu que le projet de terminal faisait réfléchir sur **différents scénarii de développement économique.** L'étude du cabinet CODE, commandée par la CDC de la Pointe du Médoc, a examiné plusieurs variantes qui auraient mérité un débat plus approfondi mais la CDC ne l'a pas diffusée. Le maître d'ouvrage n'était en fait pas concerné puisqu'il a présenté <u>un projet d'industriel privé et non un projet de territoire.</u>

Des sujets partiellement traités

- Le débat public laisse en suspens la question du **gazoduc** puisque sa construction serait assurée par TIGF si le projet de 4Gas se poursuit. Le projet de raccordement par gazoduc, au vu de ses caractéristiques et de son coût estimé à 300 millions d'euros, pourrait donner lieu à un autre débat public. A la demande de la CNDP, la CPDP a organisé une soirée d'audition de TIGF qui a apporté des informations intéressantes. Mais le public a regretté que les deux dossiers aient été séparés artificiellement, les deux équipements étant inséparables. La CPDP estime qu'à l'avenir il serait cohérent de traiter les projets dans leur intégralité. De plus, les problèmes soulevés par ce gazoduc sont si aigus que la CPDP suggère la mise en place d'<u>une procédure de concertation pour la suite éventuelle de ce projet.</u>

- Le débat a mis en avant l'ensemble des **incertitudes, comme les aspects économiques du projet de terminal** qui n'ont pas été vraiment examinés : mode de financement des investissements, forme juridique de la société d'exploitation, clients du terminal... Le public aurait souhaité être mieux informé ou, tout au moins, avoir des données détaillées sur le terminal de Milford Haven que 4Gas a construit et qui est aujourd'hui terminé.

Des suggestions proposées pendant le débat

- La CPDP n'a pas à se prononcer sur le projet mais elle a constaté, au cours du débat, que **l'acceptabilité sociale du terminal pose question.** Le public des deux rives s'interroge sur les caractéristiques précises du projet et il estime qu'il n'a pas eu suffisamment d'informations de la part du maître d'ouvrage, en particulier sur les impacts environnementaux et sur les risques.

  Il est évident que si 4Gas poursuit son projet, l'étude d'impact sur l'environnement et l'étude de dangers devront être particulièrement approfondies pour apporter toutes les données de prise en compte des risques de façon à assurer la sécurité et le bien-être de la population. La CPDP a bien ressenti que les habitants, informés d'accidents industriels comme celui d'AZF à Toulouse, ne font pas confiance aux industriels. Le sentiment d'inquiétude lié aux risques est fort. Il serait intéressant d'examiner le fonctionnement des terminaux méthaniers en activité depuis 28 ans ou plus comme à Montoir-de-Bretagne, sur l'estuaire de la Loire. Le retour d'expérience de ces installations serait très important pour donner aux habitants de la Pointe du Médoc des informations objectives en particulier sur la sécurité de ces sites. Divers intervenants ont souhaité **la poursuite de la concertation** (pêcheurs professionnels, ostréiculteurs, etc.) et ont proposé leur participation à cette démarche.

- Des mesures pouvant atténuer les craintes de la population ont été clairement exprimées : pour les Verdonnais, **des cuves plus éloignées des premières habitations du village,** de la plage de La Chambrette et de l'école constitueraient une variante rassurante. Pour les habitants des deux rives de l'estuaire, ceux du Verdon comme ceux de la côte royannaise, **des cuves semi enterrées** seraient plus acceptables, de façon à réduire l'impact visuel estimé insupportable dans le projet actuel. Quelques interventions ou questions du public ont même suggéré d'étudier d'autres variantes, y compris l'éventualité d'un site offshore.

- Si 4Gas décide de poursuivre son projet, il est évident que la population de la **côte royannaise devrait être informée** et que **l'enquête publique** à la fin des démarches administratives devrait être **réalisée sur un périmètre étendu à la rive droite de l'estuaire.**

GLOSSAIRE



ADDIP : Association de Défense des Droits et Intérêts des Propriétaires des Quartiers du Port des Groies et de la Crète de Vallières

AIRAQ : Air Aquitaine

BRA : Agence de Développement Economique Bordeaux - Gironde

BRGM : Bureau de Recherches Géologiques et Minières

CCI : Chambre de Commerce et d'Industrie

CDA : Communauté d'Agglomération

CDC : Communauté de Communes

CDT : Comité Départemental du Tourisme

CEA. : Commissariat à l'Energie Atomique

CEDRE : Centre de Documentation, de Recherche et d'Expérimentations sur les pollutions accidentelles des eaux

CEMAGREF : Institut de recherche pour l'ingénierie de l'agriculture et de l'environnement

CESR : Conseil Economique et Social Régional

CLPM : Comité Local des Pêches Maritimes

CLPMEM de Bordeaux : Comité Local des Pêches Maritimes et des Elevages Marins

CNDP : Commission Nationale du Débat Public

CPDP : Commission Particulière du Débat Public

CPNT : Chasse, Pêche, Nature et Tradition

CRCI : Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie

CSNPSN : Conseil Supérieur de la Navigation de Plaisance et des Sports Nautiques

DDE : Direction Départementale de l'Equipement

DRE : Direction Régionale de l'Equipement

DGAC : Direction Générale de l'Aviation Civile

DGEMP : Direction Générale de l'Energie et des Matières Premières

DRIRE : Direction Régionale de l'Industrie, de la Recherche et de l'Environnement

DIREN : Direction Régionale de l'Environnement

ENDESA : Anciennement SNET, Groupe espagnol qui prévoit un terminal méthanier sur la commune du Verdon et qui a également une convention de réservation avec le Port Autonome de Bordeaux

FEDERATION TLF : Fédération de Transport et Logistique de France

FDSEA : Fédération Départementale des Syndicats d'Exploitants Agricoles

FRIGORIES : Unités de mesure de quantité de chaleur dans l'industrie du froid

ICPE : Installation Classée pour la Protection de l'Environnement

INERTAGE : Technique utilisée dans l'industrie qui consiste à remplacer une atmosphère explosive par un gaz ou un mélange gazeux incombustible et non comburant.

LPO : Ligue pour la Protection des Oiseaux

MEDAD : Ministère de l'Ecologie, de l'Aménagement et du Développement durables

PAB : Port Autonome de Bordeaux

SEPANSO : Fédération des Sociétés pour l'Etude de la Protection et l'Aménagement de la Nature dans le Sud-Ouest

SMEGREG : Syndicat Mixte d'Etudes pour la Gestion de la Ressource en Eau du département de la Gironde

SMIDDEST : Syndicat Mixte pour le Développement Durable de l'Estuaire de la Gironde

TIGF : Total Infrastructures Gaz France

THT : Tétrahydrothiophène

UNPI : Union Nationale de la Propriété Immobilière

Compte-rendu du débat public
sur le projet de terminal méthanier au Verdon

Rédaction : Louis-Julien Sourd - **Crédits photos :** CPDP - Alban Gilbert - TIGF - DGEMP - 4Gas
Conception réalisation : Territoires&Co - **Impression :** Korus